LEGISLAȚIE ȘI REGLEMENTĂRI AERONAUTICE

CUPRINS

1.	Scurt istoric……	2
2.	Convenția de la Chicago Anexele ICAO……	5
3.	Codul aerian……..	9
4.	RACR.RA……	24
5.	Reglementări de trafic aerian……..	38
6.	RACR- LTMO…….	39
7.	Statutul pers. navigant – Legea 223/2006…….	46
8.	MOZ – A.R. “Manualul operațional “……...	60
9.	Legea 319/2006 SSM……..	98
10.	HG 1425 -Norme SSM…….	106
11.	Norme de tehnică a securității muncii PSI……	107
12.	RACR LPAN P – PIAC LPAN P …….	109
13.	Bibliografie…….	110

1. SCURT ISTORIC AL REGLEMETĂRILOR AERONAUTICE

În perioada postbelică, în condițiile adâncirii interdependențelor economice internaționale, reglementarea relațiilor economice dintre state a devenit necesitate obiectivă, urmărindu-se prin aceasta coordonarea modului de acțiune a statelor în domeniul politicilor comerciale.

Datorită importanței pe care o prezintă activitatea de transport aerian internațional, încă din perioada interbelică s-a pus problema codificării principiilor şi regulilor după care să se desfăşoare această activitate. Acest fapt a impus ca statele europene să încerce o organizare a zborurilor cu activități comerciale pe bază de norme, de legi şi acorduri.

Venind în sprijinul politicii comerciale internaționale, în cadrul activității cu caracter aeronautic, încă din perioada interbelică au fost adoptate primele acorduri şi convenții între state. Astfel pentru efectuarea zborurilor între state, în anul 1919, la Paris, s-a pus problema reglementării activității internaționale, fapt care a dus la adoptarea Convenției de la Paris din 13.10.1919.

Statele părți la această convenție au fost în număr de 27 şi Convenția a fost adoptată la data de 13 octombrie 1919. Statul Român, deşi participant şi semnatar al acestei Convenții, a ratificât-o în anul 1923. Aceasta Convenție este primul instrument juridic internațional multilateral în domeniul dreptului aerian.[1]

Articolul 1 al Convenției de la Paris din 1919, introduce termenul de suveranitatea statului asupra spațiului atmosferic aflat deasupra teritoriului său.

Ulterior acest termen de suveranitate asupra spațiului atmosferic a fost preluat şi extins în convențiile şi tratatele care privesc relațiile internaționale, precum şi în tratatele care privesc drepturile de suveranitate ale unui stat. În alineatul 2 al articolului 1 se defineşte teritoriul unui stat, care în înțelesul prezentei convenții reprezintă teritoriul național al metropolei şi coloniilor, precum şi apele teritoriale adiacente cu zisul teritoriu.

Articolul 2 reglementează obligativitatea statelor contractante de a acorda pe timp de pace liberă trecere inofensivă a aeronavelor pe deasupra teritoriului său, cu obligația respectării regulilor stabilite de statul respectiv. Articolul 3 reglementează modalitatea stabilirii de către un stat a unor zone interzise trecerii aeronavelor pe deasupra acestora, zone interzise din motive de ordin militar sau în interesul siguranței publice.

Toate aceste reglementări, prevăzute în Capitolul 1 al Convenției de la Paris din 1919, au fost preluate şi dezvoltate de Organizația Aviației Civile Internaționale în Anexa 2 “Regulile aerului”. Ulterior şi România a preluat reglementările respective, reglementări care au fost introduse în legislația națională prin Regimul de zbor în România, precum şi în Regulamentul de zbor al Aviației Civile, care la rândul lor au fost abrogate şi înlocuite prin reglementarea RACR-RA “Regulile aerului” puse în aplicare prin Ordinul Ministrului nr. 21/2007 publicat în MO 71/30.01.2007.

În Capitolul II, se introduce noțiunea de naționalitatea aeronavelor, condițiile în care se acordă, modul cum pot fi înmatriculate aeronavele, obligativitatea ca fiecare aeronavă să aibă o marcă de naționalitate şi o marcă de înmatriculare, precum şi numele şi domiciliul proprietarului.[2]

Aceste reglementări introduse de Capitolul 2 al Convenției de la Paris au fost preluate de Organizația Aviației Civile Internaționale, actualizate şi dezvoltate în

[1] Ion Grecescu – Dreptul Aerian. Culegere de Convenții şi acorduri internaționale multilaterale în vigoare în domeniul transporturilor aeriene civile, la care România este parte. Editura RUM-Irina Bucureşti. pag. 6.
[2] Articolele 5-10 Convențiunea relativă la reglementarea navigațiunei aeriene (13 octombrie 1919) Imprimeria statului 1921.

Anexele 7 şi 8.

Capitolul III introduce obligativitatea existenței la zborurile internaționale a certificatelor de navigabilitate pentru aeronave şi a brevetelor de aptitudine şi licență pentru piloți, mecanici şi ceilalți membri ai echipajului de conducere a aeronavei. Aceste certificate de navigabilitate şi brevete de aptitudine şi licență sunt unificate pentru toate țările semnatare ale convenției, fiind prezentate în anexe. Prevederile respective vor fi preluate de Organizația Aviației Civile Internaționale şi actualizate în Anexa 1 "Licența de personal".

Capitolul IV reglementează modalitatea efectuării navigației aeronavelor deasupra statelor.

Capitolul V reglementează necesitatea existenței, în cadrul transportului internațional de pasageri şi marfă, la bordul aeronavei a listei nominale a călătorilor, iar pentru marfă, conosamentele şi manifestele. În înțelesul prezentei convenții, prin manifeste se înțeleg documentele (declarațiile generale de încărcare) care sunt confirmate de comandantul aeronavei.[3] Tot în acest capitol se prevede obligativitatea statelor de a crea aceleaşi condiții atât pentru aeronavele proprii cât şi pentru aeronavele străine care aterizează pe teritoriul statului respectiv.

În Capitolul VI se reglementează transportul de materiale periculoase (explozibile şi muniții). Practic prin această convenție se crează prima reglementare aeronautică la nivel internațional prin care se interzice transportul acestora cu aeronavele apartinând statelor contractante. Ulterior, Organizația Aviației Civile Internaționale, în Anexa 18 denumită "Transportul în siguranță a mărfurilor periculoase", va reglementa modalitatea şi condițiile în care se pot efectua astfel de zboruri.

Capitolul VII introduce noțiunea de aeronavă de stat, care în înțelesul Convenției de la Paris din 1919 reprezintă aeronavele militare, aeronavele afectate exclusiv pentru poştă, vamă, poliție. Celelalte aeronave se consideră aeronave private şi supuse dispozițiilor acestei convenții.[4]

Termenul de aeronavă privată reprezintă actualul termen de aeronavă civilă. Această definiție a fost utilizată deoarece la data respectivă societățile (actualele persoane juridice) de transport aerian nu luaseră încă ființă sau erau la început de drum, activitatea civilă desfăşurându-se numai cu aeronave proprietatea unor persoane fizice sau juridice civile.

Prin Capitolul VIII se instituie Comisia Internațională de Navigație Aeriană[5], cu rol de a reglementa activitatea internațională aeronautică. Convenția de la Paris din 1919 în încheiere reglementează în cadrul anexelor unele probleme privitoare la activitatea de navigație aeriană. Astfel în cadrul Anexei A se reglementează semnele ce trebuiesc purtate de aeronave. În secțiunea a VIII a acestei anexe sunt stabilite semnele de naționalitate şi de înmatriculare a aeronavelor pentru fiecare stat în parte.[6] Aceste semne vor fi reglementate, în mod corespunzător cerințelor actuale, de către Anexa 7 a Organizatiei Aviației Civile Internaționale.

Urmează în Anexele B – C, descrierea celorlalte documente obligatorii, impuse la bordul aeronavei de către prezenta convenție. În Anexa D vom întâlni pentru prima

[3] Termenul de conosamente este preluat în această Convenție de la transportul mărfurilor pe apă fiind documentul prin care căpitanul vasului confirmă primirea mărfurilor pe care se obligă să le transporte. Acest termen va fi înlocuit în Convenția de la Varşovia din 1929 cu termenul de scrisoare de transport.

[4] Înțelesul de aeronavă de stat folosit în acestă Convenție va fi preluat şi de Convenția relativă la transportul aerian internațional de la Varşovia din 1929. Termenul de aeronave private va fi înlocuit cu termenul de aeronave civile.

[5] Comisia Internațională de Navigație Aeriană va fi desființată prin Convenția de la Chicago din 1944 când s-a înființat Organizația Aviației Civile Internaționale.

[6] Pentru România s-a stabilit ca semn de naționalitate litera C urmată de un grup de patru litere ca semn de înmatriculare, din care obligatoriu prima litera va fi litera R. Aceste semne se vor schimba pentru România odată cu înființarea primei societăți aeronautice mixte denumită Compania Franco-Română de Navigație Aeriană la 23.04.1920, când s-au schimbat însemnele de naționalitate devenind pentru România grupul de litereYR, urmate de semnele de înmatriculare.

dată reglementată la nivel internațional, prin codificare, regulile de zbor. La Capitolul definiții este prezentată norma prin care se enunță titulatura aeronavei. Astfel "cuvântul aeronavă cuprinde în general baloanele, captive sau libere, smeele, dirijabilele şi avioanele".

Sunt definite în continuare baloanele, dirijabilele şi avioanele. "Cuvântul avion arată orice aeroplan, hidroplan (cu flotoare sau cu cocă), sau orice altă aeronavă mai grea decât aerul şi posedând mijloace proprii de propulsiune".

Anexa D reglementează, în Secțiunea I, luminile ce se vor putea folosi noaptea (de la apusul la răsăritul soarelui), precum şi modul de utilizare a acestora.

În Secțiunea a II-a sunt reglementate semnalele pe care le va emite o aeronavă în zbor sau personalul de pe un aerodrom în cadrul schimburilor de mesaje între acestea. Începând cu punctul 21 se prezintă un Cod al circulației aeriene. Practic acest cod este prima reglementare la nivel internațional care stipulează normele care trebuie respectate de aeronave în zbor, în cadrul circulației la sol, precum şi de personalul care participă la asigurarea securității zborului.

Aceste norme sunt prezentate pe categorii de zboruri: în vederea decolării, pe traseu[7], în vederea aterizării, la întâlnirea dintre două sau mai multe aeronave, precum şi în situația efectuării activității de zbor ziua sau noaptea. Aceste reglementări sunt preluate şi actualizate de Convenția de la Chicago din 1944 prin Anexa 2 "Regulile aerului".

Secțiunea a V-a stabileşte regulile de circulație în zona de aerodrom, deci modul cum se efectuează activitatea aeronautică. Pentru exemplificare menționăm că la punctul 38 sunt stabilite pentru prima dată zonele de aerodrom, ca fiind zone în care este obligatorie efectuarea virajelor într-un anumit mod.

Fără să fie definite aceste zone de aerodrom, sunt date distanțele pe orizontală şi pe verticală în cadrul cărora un avion este obligat să se conformeze regulilor de aerodrom. Aceste reguli sunt preluate şi actualizate de Organizația Aviației Civile Internaționale.

La punctul 44 este reglementată ca organizare suprafața aerodromului, în o zonă de aterizare, o zonă de decolare şi o zonă neutră[8]. Această organizare pe trei culoare o reântâlnim şi în reglementările actuale, reglementări în baza cărora se efectuează zborul de pe terenuri înierbate[9]. În cadrul activității de pe pistele betonate se utilizează decolarea şi aterizarea de pe acelaşi culoar, zborul fiind sub o strictă coordonare.

Anexa E prezintă condițiile minime cerute pentru ca piloții să obțină brevetul de aptitudine şi licență de personal navigant, condiții care actualizate le vom reântâlni în cadrul Anexei 1 a Convenției de la Chicago din 1944 şi actual în reglementarea de aeronautică civilă JAR-FCL1. În cadrul acestei reglementări, regăsim pentru prima dată o împărțire a brevetelor funcție de scopul zborului, astfel întâlnim brevetul de avioane sau hidroavioane de turism, actual denumite brevete de pilot particular, brevetul de pilot de avion şi hidroavion pentru transporturi publice, actual denumite brevete de pilot de linie, respectiv brevete de pilot comercial, precum şi brevetele de pilot de balon liber, pilot de dirijabil şi brevetul de navigator. Acestea din urmă sunt denumite în continuare cu termenii folosiți încă din 1919.

---

[7] În cadrul anexei D paragraful 31 se foloseşte pentru prima dată termenul de cale aeriană oficial recunoscută, fără însă a o defini. Această noțiune va fi utilizată ulterior în cadrul reglementărilor internaționale, când vor fi practic codificate. Actual se efectuează activitate de transport aerian internațional numai pe aceste căi aeriene.

[8] Punctul 44 Convenția de la Paris din 1919 "*Orice aerodrom va fi virtualmente divizat în trei zone pentru un observator pus cu fața în vânt. Zona din dreapta va fi zona de plecare şi cea din stânga cea de aterizare; între aceste două zone va fi o zonă neutră. Un avion care voeşte să aterizeze va trebui să ia loc cât mai aproape de zona neutră, dar aşezându-se la stânga oricărui alt avion care ar fi deja aterisat. Când a încetinit mersul sau când s-a oprit de tot pe pământ, avionul trebuie să fie dus imediat în zona neutră".*

[9] A se vedea Anexa 1 pag. 171 din Regulamentul de zbor al aviației civile ediția 1983 şi Instrucțiunile de zbor ale aviației sportive Anexa 2, pag. 93, ediția 1975 amendată în anul 1991.

Ultima parte a Anexei E stabileşte condițiile cerute pentru ca un pilot sau navigator să obțină aptitudine medicală în vederea practicării activităților aeronautice. De menționat că prin această convenție s-a reglementat obligativitatea controlului medical la fiecare şase luni[10], în vederea constatării menținerii aptitudinii medicale, reglementare preluată şi de Convenția de la Chicago prin Anexa 1. Anexa F reglementează hărțile folosite în cadrul activității aeronautice internaționale.

2. CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ PRIVIND AVIAȚIA CIVILĂ (ICAO)

Datorită insuficienței reglementărilor existente în Convenția de la Paris din 1919, Convenția de la Varşovia din 1929 şi Comisia Internațională de Navigație Aeriană (C.I.N.A.), precum şi după adoptarea unor convenții între state, guvernele statelor reunite în decembrie 1944 la Chicago, au ajuns la concluzia, că, pentru a se asigura dezvoltarea aviației civile internaționale într-un mod sigur şi ordonat şi pentru ca serviciile internaționale de transporturi aeriene să poată fi întemeiate pe o bază de posibilități egale pentru toți şi să fie exploatate într-un mod sănătos şi economic, este necesar încheierea convenției prin care conform articolului 43 “se instituie o organizație care va purta denumirea de Organizația Aviației Civile Internaționale”.

Această convenție a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947, totodată hotărându-se încetarea activității Comisiei Internaționale de Navigație Aeriană (C.I.N.A.) care a fost înlocuită cu Organizația Aviației Civile Internaționale (O.A.C.I.). România a aderat la această convenție în anul 1965.[11] Ulterior transporturile aeriene civile internaționale s-au organizat şi se desfaşoară pe baza unor convenții guvernamentale internaționale sub egida Organizației Aviației Civile Internaționale.

În cadrul Convenției de la Chicago statele părți au convenit ca aceasta să fie formată din următoarele părți:

Prima parte, denumită “**Navigația aeriană**” se constituie în o reglementare tehnică pentru navigația aeriană, iar a doua parte este consacrată înființării şi funcționării Organizației Aviației Civile Internaționale.

În prima parte vom întâlni o reglementare cu caracter tehnic având rolul de a stabili norme unitare pentru toate statele părți în ce priveşte desfăşurarea activității de zbor, atât internaționale cât şi naționale.

Astfel în această parte se reglementează, pe capitole, după cum urmează:

CAP. 1 Principii generale de aplicare a Convenției;
CAP. 2 Survolul teritoriului statelor contractante;
CAP. 3 Naționalitatea aeronavelor;
CAP. 4 Măsuri destinate să înlesnească navigația aeriană;
CAP. 5 Condiții pe care trebuie să le îndeplinească aeronavele pentru a putea efectua activitate de zbor;
CAP. 6 Norme şi practici internaționale recomandate.

În partea a doua a Convenției se reglementează înființarea Organizației Aviației Civile Internaționale, ca un organism cu rol de a dezvolta principiile şi tehnica navigației aeriene internaționale

În partea a treia, denunmită “**Transportul aerian internațional”** prin Convenție se instituie dreptul statului contractant de a stabili reguli privind:

[10] Convenția de la Paris din 1919, Anexa E punctul 5, secțiunea V “Certificat medical”. “*În scopul de a se permite constatarea menținerii aptitudinei sale pentru navigațiunea aeriană, fiecare aviator sau aeronaut va fi examinat periodic cel puțin la saşe luni şi concluziunile acestui examen vor fi anexate la dosarul său*”, pag. 25 București editată de Imprimeria Statului în 1921.
[11] Prof. univ. dr. Virgil Stanciu si Conf. univ. dr. Gheorghe Caraian - Transporturile şi expedițiile aeriene. Editura Lumina Lex 1997, pag. 292

- Desemnarea rutelor şi aeroporturilor;
- Ameliorarea instalațiilor şi serviciilor pentru navigația aeriană;
- Dobândirea de terenuri sau utilizarea lor;
- Înregistrarea acordurilor în vigoare;
- Abrogarea înțelegerilor incompatibile cu dispozițiile prezentei Convenții;
- Înregistrarea oricărui nou acord;
- Reglementarea litigiilor;
- Sancțiunile împotriva întreprinderii de transport aerian care nu se conformează hotărârilor luate;
- Sancțiunile împotriva Statului care nu se conformează hotărârilor luate;
- Adoptarea şi modificarea anexelor;

În cadrul acestei părți statele semnatare se obligă să trimită periodic la Consiliu rapoarte asupra traficului, statistici cu privire la prețul de cost, precum şi situații contabile indicând, între altele, suma şi proveniența tuturor încasărilor lor, pentru a se putea optimiza activitatea de zbor internațională.

Ultima parte denumită "Dispoziții finale" instituie modalitatea de adoptare şi încorporare a acordurilor sau aranjamentelor aeronautice încheiate de statele contractante ale convenției.

Consiliul a adoptat în baza Convenției un număr de 12 anexe tehnice, care apoi şi-au mărit numărul la 18, prezentate după cum urmează:

- Anexa 1 Licențe de personal;
- Anexa 2 Regulile aerului;
- Anexa 3 Meteorologie;
- Anexa 4 Hărți aeronautice;
- Anexa 5 Unități de măsură în telecomunicații;
- Anexa 6 Exploatarea operativă a aeronavelor;
- Anexa 7 Marca de naționalitate şi însemnele de înmatriculare;
- Anexa 8 Certificatele de navigabilitate a aeronavelor;
- Anexa 9 Facilități;
- Anexa 10 Telecomunicații aeronautice;
- Anexa 11 Servicii de circulație aeronautică;
- Anexa 12 Căutare şi salvare;
- Anexa 13 Anchetarea accidentelor de aviație;
- Anexa 14 Aerodromuri;
- Anexa 15 Serviciile de informare aeronautică;
- Anexa 16 Protecția mediului înconjurător;
- Anexa 17 Protecția aviației civile internaționale contra actelor de intervenție ilicită;
- Anexa 18 Transportul în siguranță al mărfurilor periculoase.

Tot prin Convenția de la Chicago, şi anume prin Anexa 2, s-au reglementat cele cinci libertăți ale aerului care se concretizează astfel:

- Prima libertate – dreptul de a survola teritoriul altui stat fără escală;
- A doua libertate – dreptul de a face o escală tehnică pentru a lua combustibil, etc, fără a încărca sau descărca;
- A treia libertate – dreptul de a transporta de pe teritoriul propriu, pe teritoriul altui stat sau partener;
- A patra libertate – dreptul de a transporta de pe teritoriul unui stat partener pe teritoriul propriului stat;

- A cincea libertate – dreptul de transporta între oricare puncte ale escalei zborurilor dintre trei sau mai multe state partenere.

Ulterior, datorită dezvoltării economice şi a transportului aerian, cele cinci libertăți s-au dezvoltat după cum urmează:

- Ca rezultat al negocierilor se poate obține a şaşea libertate a aerului, libertate ce nu a fost definită la Convenția de la Chicago. Ea constă în dreptul companiei aeriene ce aparține unei țări de a se angaja în activitatea de transport între alte două țări, via țara de proveniență a companiei aeriene;
- În cazul celei de a şaptea libertăți, unei companii i se permite în mod exclusiv să efectueze curse numai în afara teritoriului său național, pe o rută dintre două țări;
- A opta libertate presupune dreptul acordat unei companii aeriene de a transporta pasageri în interiorul unei țări, pe o rută cu originea sau destinația în țara de reședință a companiei aeriene. Acest gen de transport poartă denumirea de cabotaj.
- În prezent, dreptul de cabotaj poate fi acordat unei companii aeriene dintr-o altă țară, pentru a asigura transportul de cabotaj intern în statul donator, ceea ce reprezintă a noua libertate a aerului[12].

Menționez că aceste libertăți ce au apărut ulterior nu sunt recunoscute de OACI.

Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI)

În partea a doua a Convenției se reglementează înființarea Organizației Aviației Civile Internaționale, ca un organism cu rol de a dezvolta principiile şi tehnica navigației aeriene internaționale, astfel ca în art. 44 se prevede ca:

Organizația are ca scop să dezvolte principiile şi tehnica navigației aeriene internaționale, precum şi să favorizeze stabilirea şi dezvoltarea transporturilor aeriene internaționale, astfel ca:

a) să asigure dezvoltarea ordonată şi sigură a aviației civile internaționale în lumea întreagă;
b) să încurajeze în scopuri paşnice tehnica construcției şi exploatării aeronavelor;
c) să încurajeze dezvoltarea căilor aeriene, a aeroporturilor şi a instalațiilor de navigație aeriană pentru folosința aviației civile internaționale;
d) să pună la dispoziția popoarelor lumii transporturile aeriene sigure, regulate, eficace şi economice de care au nevoie;
e) să evite risipa economică provocată de concurența excesivă;
f) să asigure ca drepturile Statelor contractante să fie integral respectate şi ca fiecare Stat contractant să aibă o posibiliate echilibrată de a exploata întreprinderi de transport aerian internațional;
g) să evite orice discriminare între statele contractante;
h) să amelioreze siguranța zborului în navigația aeriană internațională;
i) să favorizeze, în general, dezvoltarea aeronauticii civile internaționale sub toate aspectele sale.

Organizația astfel instituită este formată dintr-o Adunare, dintr-un Consiliu şi din toate organismele care vor putea fi necesare. Prin adoptarea de către state a acestei Convenții, a fost abrogată Convenția de la Paris din 1919.

Semnele de înmatriculare ale aeronavelor

Semnul de înmatriculare, sau semnul de naționalitate / marca comună şi marca de înregistrare (înmatriculare) constă dintr-un grup de caractere. Naționalitatea (însemnul de naționalitate) va preceda marca de înmatriculare.

[12] Economia imaterialului – Cristiana Cristurescu pg. 162. Editura Beck, Editia 1999.

Semnul de naționalitate Semnul de înmatriculare
YR - ACR

În acest caz, YR este semnul de naționalitate (pentru România), iar ACR este semnul de înmatriculare. Când primul caracter a semnului de înmatriculare este o literă, ea va fi precedată de o liniuță, însemnul de naționalitate va fi selectat dintr-o serie de simboluri naționale incluse în indicativele radio alocate Statului de înmatricuare de către Uniunea Internațională de Telecomunicații (ITU - International Telecommunications Union). Însemnul de naționalitate va fi comunicat la ICAO. Marca de înregistrare (marca de ordine) poate consta în litere, numere sau o combinație de litere şi numere, fiind astfel desemnată pentru Statul de înmatriculare.

Marca de înmatriculare comună.

Marca de înregistrare comună este un prefix de înregistrare când aeronava este operată de o agenție internațională de operare. În acest caz, unul dintre statele componente ale agenției îndeplineşte funcția de Stat de înmatriculare. Alocarea mărcii comune unei autorități de înmatriculare se va face de către ICAO, iar respectiva autoritate este responsabilă cu înregistrarea aeronavei aparținând agenției internaționale de operare. Aceeaşi înregistrare nu poate fi făcută pe baze naționale. De exemplu, marca de înregistrare comuna 4 YB este alocata de ICAO pentru Iordania şi Iraq pentru aeronavele care operează pentr Arab air Cargo, iar statul iordanian este cel care îndeplineşte funcția de stat de înregistrare.

Excepții. Anumite combinații de litere nu sunt pemise să fie utilizate ca semne de înregistrare. Acestea sunt combinațiile de litere utilizate pentru fazele specifice de pericol a traticului prestabilite:

SOS (Pericol).
PAN (Urgență)
XXX (Urgență - morse)
TTT (Siguranță / Securitate - morse)

Combinațiile începând cu Q folosit în Codul Q şi combinația de 5 litere utilizată în Codul de semnale sunt de asemenea interzise.

Nota 1. "Commnon mark registrering authority / Autoritatea care înregistrează marca comună" - autoritatea care păstrează registrul multinațional sau o parte a acestuia în care aeronava unei agenții de operare internațională este înmatriculată.

Nota 2. Toate aeronavele unei Agenții internaționale de operare sunt înmatriculate cu aceeaşi marcă comună alocată de ICAO după alt sistem decât cel național.

Nota 3. În legislația aeronautică română pentru marca de înmatriculare (registration mark) se foloseşte termenul de “marcă de ordine".

Nota 4. Refereriri mai explicite despre aceste coduri (Codul 5. Codul de semnale. Semnale de pericol se găsesc în Reglementările internaționale de telecomunicații în vigoare.

3. CODUL AERIAN

ORDONANȚĂ Nr. 29 din 22 august 1997*** Republicată privind Codul aerian civil.

CAP. 1 **Prevederi generale**

SECȚIUNEA I Domeniul de aplicare

ART. 1

Prevederile prezentului cod aerian se aplică activităților aeronautice civile şi persoanelor fizice sau juridice care desfăşoară aceste activități în spațiul aerian național şi pe teritoriul României, precum şi celor care, prin activitățile desfăşurate, pot pune în pericol siguranța zborurilor şi securitatea aeronautică.

ART. 2

(1) Activitățile aeronautice civile pe teritoriul şi în spațiul aerian național sunt reglementate prin prezentul cod aerian şi prin alte acte normative în materie, prin Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, denumită în continuare Convenția de la Chicago, precum şi prin tratatele bi- şi multilaterale, la care România este parte.

(2) Aplicarea prezentului cod aerian se face fără a aduce atingere suveranității depline şi exclusive asupra spațiului aerian național, precum şi reglementărilor specifice referitoare la apărare, ordine şi siguranță națională.

SECȚIUNEA a II-a Termeni şi definiții

ART. 3

În sensul prezentului cod aerian, termenii şi definițiile utilizate au următorul înțeles:

3.1. accident - eveniment legat de operarea/utilizarea unei aeronave, care se produce între momentul în care o persoană se îmbarcă la bordul acesteia, cu intenția şi cu dreptul legal de a efectua un zbor, şi momentul în care toate persoanele aflate la bord sunt debarcate şi în cursul căruia:

a) o persoană este rănită grav sau mortal, datorită faptului că se găseşte:

- în aeronavă;

- în contact direct cu orice parte a aeronavei, inclusiv cu bucățile care se detaşează din aceasta;

- expusă direct jetului (aspirației sau suflului motoarelor ori elicelor), cu excepția cazurilor în care rănile se datorează unor cauze naturale, autorănirilor sau sunt produse de altă persoană ori a cazurilor în care rănirile sunt produse în afara zonei ce este în mod normal disponibilă pasagerilor sau membrilor echipajului;

b) aeronava suferă deteriorări sau o cedare de structură, care alterează caracteristicile de rezistență structurală, de performanță şi de zbor şi care, în mod normal, necesită o reparație importantă sau înlocuirea componentelor afectate, cu excepția defectării motorului ori deteriorării, când deteriorarea este limitată la motor, capote sau la accesoriile sale ori când este vorba despre deteriorări limitate la elice, la extremitățile aripii, pneuri, frâne, carenaje sau mici înfundări ori perforații în înveliş;

c) aeronava a dispărut sau este total inaccesibilă;

3.2. act de intervenție ilicită - act produs în mod ilicit, cu intenție, constând în:

a) violență împotriva uneia sau mai multor persoane la bordul unei aeronave la sol şi în zbor, dacă acel act poate să pericliteze siguranța aeronavei respective;

b) distrugere a unei aeronave în serviciu sau provocare de avarii unei astfel de aeronave, care o fac indisponibilă pentru zbor ori care îi pot periclita siguranța în zbor;

c) amplasare sau favorizare a amplasării prin orice mijloace a unui dispozitiv ori a unei substanțe care poate distruge o aeronavă aflată în serviciu sau îi poate provoca avarii care să o facă indisponibilă pentru zbor ori care îi poate periclita siguranța în zbor;

d) distrugere sau avariere a mijloacelor de navigație aeriană ori de intervenție în

funcționarea lor, dacă un asemenea act poate periclita siguranța aeronavelor în zbor;
e) comunicare intenționată a unor informații false, punând astfel în pericol siguranța unei aeronave în zbor;
f) folosirea ilegală a oricărui dispozitiv, substanță sau armă pentru:
- producerea unui act de violență împotriva uneia sau mai multor persoane, care provoacă rănirea gravă ori moartea acestora, pe un aeroport care deserveşte aviația civilă;
- distrugerea sau avarierea gravă a facilităților care aparțin aviației civile sau a aeronavelor care nu sunt în serviciu, dar se află pe acel aeroport, ori pentru întreruperea serviciilor aeroportului, dacă un asemenea act pune în pericol sau poate periclita siguranța aeroportului;

3.3. activități aeronautice civile - totalitatea activităților legate de proiectarea, construcția, atestarea, reparația, întreținerea şi operarea aeronavelor civile, a aerodromurilor şi a altor obiective de infrastructură de aeronautică civilă, de serviciile de navigație aeriană, de pregătirea personalului aeronautic civil, precum şi a activităților aeronautice civile conexe acestora;

3.4. activități aeronautice civile conexe - totalitatea serviciilor care contribuie direct la asigurarea desfăşurării activităților aeronautice civile;

3.5. administrator al aerodromului - persoana fizică sau juridică care conduce şi gestionează un aerodrom aflat în proprietatea publică ori în proprietatea privată a unor persoane fizice ori juridice;

3.6. aerodrom - suprafața delimitată pe pământ sau pe apă, care cuprinde, eventual, clădiri, instalații şi echipamente, destinată să fie utilizată, în totalitate ori în parte, pentru sosirea, plecarea şi manevrarea la sol a aeronavelor. Aerodromul utilizat exclusiv pentru elicoptere se numeşte heliport;

3.7. aeronavă - aparatul care se poate menține în atmosferă cu ajutorul altor reacții ale aerului decât cele asupra suprafeței pământului;

3.8. aeronave de stat - aeronavele folosite pentru servicii militare, vamale sau de poliție;

3.9. aeroport - aerodromul certificat pentru operațiuni de transport aerian public;

3.10. aeroport internațional - aeroportul nominalizat ca aeroport de intrare şi de plecare, destinat traficului internațional al aeronavelor, şi în care sunt asigurate facilitățile de control pentru trecerea frontierei de stat, pentru controlul vamal, de sănătate publică, pentru controlul veterinar şi fitosanitar, precum şi pentru alte facilități similare;

3.11. agent aeronautic civil - orice persoană fizică sau juridică certificată să desfăşoare activități aeronautice civile;

3.12. autorizare - confirmare oficială dată printr-un document eliberat în conformitate cu prevederile reglementărilor aeronautice române, prin care se atestă capacitatea deținătorului de a desfăşura activitățile aeronautice civile menționate în acest document;

3.13. autorizație de operator aerian - documentul care certifică faptul că un operator aerian poate să efectueze activități de lucru aerian sau de aviație generală;

3.14. bloc de spațiu aerian - un volum de spațiu aerian de dimensiuni definite în spațiu şi timp, în cadrul căruia se furnizează servicii de navigație aeriană;

3.15. bloc funcțional de spațiu aerian - un bloc de spațiu aerian care are la bază cerințe operaționale şi care reflectă necesitatea asigurării unui management al spațiului aerian la un nivel mai integrat, fără a ține seama de granițele existente;

3.16. certificare - recunoaşterea faptului că un serviciu, un produs, o piesă sau un echipament, o organizație sau o persoană se conformează cerințelor aplicabile, precum şi eliberarea unui certificat relevant care atestă această conformare; certificarea poate avea ca rezultat şi conferirea unui drept, potrivit reglementărilor în

vigoare;

3.17. certificat - documentul emis ca rezultat al certificării în conformitate cu reglementările specifice aplicabile;

3.18. certificat de operator aerian - documentul care certifică faptul că un operator aerian are capacitatea de a efectua activitățile de transport aerian public prevăzute în acesta;

3.19. certificat de navigabilitate/autorizație - document individual prin care se atestă navigabilitatea unei aeronave;

3.20. certificat de înmatriculare/identificare - document individual care atestă înregistrarea unei aeronave, conferindu-i acesteia naționalitatea;

3.21. certificat de tip - documentul care defineşte proiectul de tip al unei aeronave şi atestă faptul că acest proiect de tip se conformează cerințelor de navigabilitate aplicabile;

3.22. drept de trafic - dreptul unui operator aerian certificat de a transporta pasageri, bagaje, mărfuri şi/sau poştă pe o rută aeriană care deserveşte două sau mai multe aeroporturi interne ori internaționale;

3.23. eveniment de aviație civilă - întrerupere operațională, defect, greşeală sau orice altă circumstanță care are sau poate avea influență asupra siguranței zborului şi care nu are ca rezultat un accident sau un incident grav;

3.24. facilități - totalitatea serviciilor şi baza materială asociată acestora, asigurate pe un aerodrom în legătură cu intrarea şi ieşirea aeronavelor, persoanelor, bagajelor, mărfurilor şi altele asemenea, în traficul aerian intern şi internațional;

3.25. forță majoră - evenimentul de aviație civilă, incidentul sau orice circumstanță imprevizibilă şi inevitabilă care generează imposibilitatea temporară sau definitivă de a respecta cerințele autorizării acordate;

3.26. incident - eveniment, altul decât un accident, asociat cu exploatarea unei aeronave, care afectează sau poate afecta siguranța exploatării aeronavei;

3.27. incident grav - un incident ale cărui circumstanțe arată că un accident ar fi fost pe cale să se producă;

3.28. investigație tehnică - activitatea concretă de identificare, de strângere şi de analiză a informațiilor pentru determinarea cauzelor unui incident sau accident de aviație civilă, emiterea concluziilor şi, pe baza lor, stabilirea unor recomandări privind siguranța zborurilor, precum şi formularea unor propuneri şi recomandări de îmbunătățire a activităților în vederea prevenirii accidentelor şi incidentelor de aviație;

3.29. licență de lucru în perimetrul infrastructurii aeroportuare - document individual prin care se acordă unui agent economic dreptul de a desfăşura activități în perimetrul infrastructurii aeroportuare;

3.30. *** Abrogat

3.31. misiune - activitatea unui membru al echipajului din momentul în care acesta intră în serviciu, după o perioadă de odihnă corespunzătoare, dar înaintea începerii unui zbor sau a unei serii de zboruri, până în momentul în care acel membru al echipajului iese din serviciu după încheierea acelui zbor sau a seriei de zboruri;

3.32. navigabilitate - caracteristica aeronavei pregătite pentru zbor, constând în conformarea acesteia la reglementările de admisibilitate la zbor;

3.33. operator aerian - persoană fizică sau juridică angajată în operarea aeronavelor;

3.34. reglementări specifice - acte normative, proceduri sau standarde specifice unui domeniu de activitate;

3.35. securitate aeronautică - ansamblu de măsuri, resurse materiale şi forțe umane, coordonate, mobilizate şi utilizate în scopul protecției aeronauticii civile împotriva actelor de intervenție ilicită;

3.36. serviciu de navigație aeriană - termen generic ce include serviciile de trafic aerian, serviciile de comunicații aeronautice, navigație şi supraveghere în domeniul aeronautic, serviciile meteorologice aeronautice şi serviciile de informare aeronautică, definite conform reglementărilor specifice aplicabile;

3.37. servicii de trafic aerian - serviciile de control al traficului aerian (serviciile de control regional, de apropiere şi de aerodrom), serviciile de informare a zborului, serviciile consultative de trafic aerian şi serviciile de alarmare, definite conform reglementărilor specifice aplicabile;

3.38. servitute aeronautică - condiții, restricții, obligații impuse de reglementările naționale şi/sau internaționale, în interesul siguranței zborului;

3.39. siguranța zborului - capacitate a activității aeronautice constând în evitarea afectării sănătății sau pierderii de vieți omeneşti, precum şi a producerii de pagube materiale;

3.40. supervizarea siguranței zborului - activitate constând în acordarea de certificate, supravegherea continuă a menținerii condițiilor asociate certificatelor respective, precum şi a îndeplinirii obiectivelor şi nivelurilor de siguranță, potrivit reglementărilor specifice aplicabile;

3.41. supraveghere continuă - procesele de verificare a îndeplinirii în mod continuu şi sistematic a condițiilor asociate acordării unui certificat pe parcursul perioadei sale de valabilitate, precum şi de luare a măsurilor de siguranță necesare;

3.42. tehnică aeronautică - tehnică folosită în aeronautică, care intră sub incidența normelor privind siguranța zborului;

3.43. trafic aerian - ansamblu de aeronave care, la un moment dat, se află în zbor într-un spațiu aerian determinat sau operează pe suprafața de manevră a unui aerodrom;

3.44. trafic aerian general - toate mişcările aeronavelor civile, precum şi toate mişcările aeronavelor de stat, inclusiv cele ale aeronavelor militare, de vamă şi poliție, care se efectuează în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale;

3.45. trafic aerian operațional - toate mişcările aeronavelor civile şi de stat care se efectuează în conformitate cu reglementările naționale, altele decât în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale;

3.46. transportator aerian - operator aerian deținător al unui certificat de operator aerian în termen de valabilitate şi, după caz, al unei licențe de operare;

3.47. zbor V.F.R. - zbor efectuat după regulile zborului la vedere.

CAP. 3 **Spațiul aerian național**

SECȚIUNEA I Generalități

ART. 6

(1) Spațiul aerian național reprezintă coloana de aer situată deasupra teritoriului de suveranitate al României, până la limita inferioară a spațiului extraatmosferic.

(2) În spațiul aerian național se desfăşoară atât trafic aerian general, cât şi trafic aerian operațional.

ART. 7

În spațiul aerian național se pot stabili, în conformitate cu reglementările specifice aplicabile:

a) spații aeriene rezervate, destinate unor activități aeronautice militare, de şcoală, de sport aeronautic, de încercare şi omologare a aeronavelor, precum şi altor activități stabilite prin reglementări specifice;

b) spații aeriene restricționate, constituite din zone periculoase, zone restricționate sau zone interzise.

ART. 8

(1) Sunt asimilate din punct de vedere al furnizării serviciilor de navigație aeriană cu spațiul aerian național:

a) spațiul aerian de deasupra zonei internaționale a Mării Negre alocat României de Organizația Aviației Civile Internaționale, în baza acordurilor regionale de navigație aeriană;

b) spațiul aerian al altor țări, în care a fost delegată României, permanent sau pe termen limitat, prin tratate internaționale, furnizarea serviciilor de navigație aeriană.

(2) Spațiul aerian național poate fi integrat din punct de vedere al furnizării serviciilor de navigație aeriană în unul sau mai multe blocuri funcționale de spațiu aerian stabilite prin tratate încheiate de România cu alte state, în baza reglementărilor specifice aplicabile.

ART. 9

Clasificarea spațiului aerian național din punct de vedere al asigurării serviciilor de trafic aerian se stabileşte în conformitate cu standardele elaborate de organizațiile internaționale de aviație civilă la care România este parte contractantă.

ART. 10

În timp de pace Ministerul Transporturilor, împreună cu Ministerul Apărării Naționale, organizează spațiul aerian național şi stabileşte principiile şi regulile de folosire a acestuia pentru activitățile aeronautice civile sau militare, după caz.

SECȚIUNEA a II- Utilizarea spațiului aerian național

ART. 11

(1) Orice zbor în spațiul aerian național trebuie să fie autorizat. Procedura de autorizare a zborurilor se reglementează prin hotărâre a Guvernului.

(2) Decolarea şi aterizarea aeronavelor civile se efectuează pe aerodromuri certificate în acest scop, potrivit reglementărilor specifice, precum şi pe alte terenuri sau suprafețe de apă, în condițiile stabilite prin hotărâre a Guvernului.

(3) Aeronavele de stat care operează într-o porțiune de spațiu aerian aflată sub controlul serviciilor de trafic aerian civile trebuie să opereze ca trafic aerian general, respectând reglementările specifice aviației civile, cu excepția cazului în care se prevede altfel, prin procedurile de coordonare stabilite între unitățile civile şi militare ale serviciilor de trafic aerian, în conformitate cu prevederile art. 10 din prezentul cod aerian.

(4) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului, respectiv Ministerul Apărării Naționale, poate restricționa sau interzice temporar desfăşurarea traficului aerian general într-o porțiune ori în întreg spațiul aerian național din motive privind apărarea, ordinea publică şi siguranța națională, conform atribuțiilor ce le revin.

SECȚIUNEA a III-Serviciile de navigație aeriană

ART. 12

(1) Serviciile de navigație aeriană se furnizează traficului aerian numai de către agenți aeronautici certificați şi desemnați în acest scop, potrivit reglementărilor specifice aplicabile.

(2) Porțiunile de spațiu aerian național unde se furnizează servicii de trafic aerian civile se stabilesc în conformitate cu prevederile prezentului cod aerian şi cu reglementările specifice aplicabile.

(3) Furnizarea serviciilor de navigație aeriană într-un bloc funcțional de spațiu aerian, care include şi spațiul aerian național, parțial sau integral, se face în conformitate cu prevederile tratatului internațional referitor la acesta

ART. 13

(1) Toate aeronavele care operează în spațiul aerian național au obligația achitării unor tarife pentru utilizarea serviciilor de navigație aeriană.

(2) Tarifele prevăzute la alin. (1) sunt nediscriminatorii pentru aceleaşi categorii de zboruri civile, indiferent de naționalitatea operatorilor aerieni şi de statul de înmatriculare a aeronavei utilizate.

(3) Sunt scutite de la plata tarifelor pentru servicii de navigație aeriană de rută următoarele categorii de aeronave numai în cazul în care costurile acestor scutiri nu sunt aplicate celorlalți utilizatori care nu beneficiază de astfel de facilități:

a) aeronave care efectuează zboruri V.F.R.;

b) aeronave militare româneşti care efectuează zboruri militare, iar în cazul aeronavelor militare străine care efectuează zboruri militare, pe bază de reciprocitate;

c) aeronave utilizate pentru intervenții în zone calamitate;

d) aeronave care efectuează zboruri exclusiv pentru transportul în misiune oficială al monarhilor domnitori şi al membrilor apropiați ai familiei, al şefilor de stat, al şefilor de guvern şi al miniştrilor. În toate cazurile misiunile oficiale vor fi confirmate prin indicatorul de statut corespunzător pe planul de zbor;

e) aeronave care efectuează zboruri de căutare şi salvare autorizate de un organ competent de căutare şi salvare (SAR);

f) aeronave care efectuează zboruri ce se termină la aerodromul de la care aeronava a decolat şi în timpul cărora nu s-a efectuat nici o aterizare intermediară;

g) aeronave a căror masă maximă certificată la decolare este strict mai mică de două tone;

h) aeronave care efectuează zboruri-şcoală executate exclusiv în cadrul examinărilor în vederea obținerii licenței sau a unei calificări pentru echipajul de comandă şi, pentru aceasta, este confirmată prin mențiunea corespunzătoare pe planul de zbor;

i) aeronave care efectuează zboruri exclusiv în scopul verificării sau testării echipamentelor folosite ori care se intenționează să fie folosite ca mijloace de sol pentru navigația aeriană;

j) alte categorii de aeronave prevăzute de lege.

(4) Pot fi scutite, total sau parțial, de la plata tarifelor prevăzute la alin. (1) şi alte categorii de aeronave, cu aprobarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului.

(5) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului poate interzice temporar accesul în spațiul aerian național al aeronavelor operatorilor aerieni care înregistrează restanțe la achitarea tarifelor pentru utilizarea serviciilor de navigație aeriană.

ART. 14 *** Abrogat

ART. 15 *** Abrogat

SECȚIUNEA I Naționalitatea şi înmatricularea aeronavelor civile

ART. 17

(1) O aeronavă civilă poate opera în spațiul aerian național numai dacă deține un certificat de înmatriculare în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago.

(2) Certificatul de înmatriculare este document obligatoriu la bordul aeronavelor.

(3) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului poate stabili, prin reglementări specifice, categorii de aeronave civile care pot opera în spațiul aerian național fără a deține un certificat de înmatriculare.

ART. 18

(1) O aeronavă civilă înmatriculată în România nu poate fi înmatriculată şi în alt stat.

(2) Certificatul de înmatriculare emis de Ministerul Transporturilor va conține datele de identificare a aeronavei civile, însemnul de naționalitate şi marca de ordine, care vor fi inscripționate în mod vizibil pe aeronava civilă, cât şi datele de identificare a deținătorului şi/sau a proprietarului.

ART. 19

(1) Prin înmatricularea în Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor civile din România, aeronava respectivă capătă naționalitatea română.

(2) Înmatricularea unei aeronave civile în Registrul unic de înmatriculare a aeronavelor civile şi certificatul de înmatriculare nu constituie dovada deținerii legale sau a proprietății asupra aeronavei civile în nici o acțiune juridică în care deținerea sau proprietatea aeronavei respective este în litigiu.

ART. 20 *** Abrogat

CAP. 5 Aerodromurile civile

ART. 23

Aerodromurile civile pot fi proprietate publică sau proprietate privată, deschise ori închise utilizării publice.

ART. 24

Înființarea, funcționarea şi dezafectarea aerodromurilor civile sunt supuse reglementărilor specifice emise de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului, cu avizul ministerelor abilitate, prin care se stabilesc cerințele tehnice, operaționale, de siguranță a zborului, de securitate aeronautică şi de protecție a mediului.

ART. 25 *** Abrogat

ART. 26

(1) Un aerodrom este deschis pentru operarea aeronavelor civile numai dacă este certificat de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului.

(2) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului ține registrul de evidență a aerodromurilor civile certificate din România.

ART. 27

(1) Toate aeronavele civile care execută zboruri internaționale cu originea/destinația România sunt obligate să decoleze şi să aterizeze pe un aeroport internațional sau deschis traficului aerian internațional.

(2) Condițiile pentru certificarea aeroporturilor civile internaționale sau deschise traficului aerian internațional se stabilesc prin hotărâre a Guvernului, la propunerea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului.

ART. 28

(1) Administratorii aerodromurilor civile au obligația de a asigura condițiile prevăzute de reglementările specifice aplicabile privind aterizarea şi decolarea în siguranță a aeronavelor, securitatea aeronautică, serviciile necesare aeronavelor la sol, precum şi cele privind lupta împotriva incendiilor.

(2) Administratorii aeroporturilor civile vor asigura şi existența facilităților de ambulanță şi prim ajutor pentru cazuri de urgență şi, după caz, a celor de vamă, graniță, fitosanitare, sanitar-veterinare şi sanitar-umane.

CAP. 6 Personalul aeronautic civil

SECȚIUNEA I Prevederi generale

ART. 32

În aeronautica civilă funcționează personal aeronautic civil, precum şi alte categorii de personal.

ART. 33

(1) Personalul aeronautic civil cuprinde:

- personal aeronautic civil navigant;
- personal aeronautic civil nenavigant.

(2) Drepturile şi obligațiile personalului aeronautic civil se stabilesc prin reglementări specifice, în condițiile legii.

ART. 34

Personalul aeronautic civil navigant cuprinde:

a) personalul care constituie echipajul de conducere de la bordul aeronavelor civile: piloți, navigatori, mecanici şi/sau ingineri de bord şi operatori radionaviganți;

b) personalul de cabină, tehnic sau care îndeplineşte alte funcții la bordul aeronavelor civile, calificat pentru categoria respectivă de aeronavă civilă, care, neparticipând la conducerea acestora, exercită la bord activități cu privire la pasageri şi mărfuri, activități de control tehnic în vederea constatării stării de navigabilitate, activități de verificare în zbor a funcționării mijloacelor serviciilor de comunicații, navigație şi supraveghere, precum şi alte activități aeronautice civile, potrivit reglementărilor specifice aplicabile;

c) personalul de inspecție în zbor a operațiunilor aeriene;

d) paraşutiştii.

ART. 35

Personalul aeronautic civil nenavigant cuprinde:

a) personalul tehnic calificat care lucrează direct la planificarea şi pregătirea operațională a zborurilor, la proiectarea, certificarea, fabricația, inspecția, întreținerea, reparația şi operarea tehnicii aeronautice;

b) personalul care furnizează şi/sau asigură serviciile de navigație aeriană;

c) inspectorii aeronautici care exercită activități de supervizare a siguranței zborului;

d) personalul de aerodrom care execută activități specifice, cu impact asupra siguranței zborului.

CAP. 7 Operațiuni aeriene civile

SECȚIUNEA I Generalități

ART. 44

Operațiunile aeriene civile care pot fi efectuate pe teritoriul României se clasifică astfel:

a) operațiuni de transport aerian public;

b) operațiuni de aviație generală;

c) operațiuni de lucru aerian.

SECȚIUNEA a III-a
Operațiuni de lucru aerian şi aviație generală

ART. 51

(1) Operațiunile de aviație generală cuprind:

a) transporturile aeriene în interes propriu;

b) zborurile în interes propriu;

c) zborurile particulare;

d) zborurile şcoală.

(2) Transporturile aeriene în interes propriu reprezintă operațiunile de aviație generală executate de o persoană juridică, fără perceperea unui tarif sau a echivalentului acestuia în bunuri ori servicii, utilizându-se aeronave civile proprii sau închiriate, care constituie accesoriul unei alte activități economice executate de persoana respectivă, beneficiarul transportului.

(3) Zborurile în interes propriu reprezintă operațiunile de aviație generală, altele decât transporturile în interes propriu, efectuate de persoane fizice sau juridice, cu aeronave civile proprii sau închiriate, pentru şi în susținerea nevoilor activităților proprii, fără perceperea de tarife. Zborurile în interes propriu includ şi zborurile efectuate exclusiv în scop sportiv.

(4) Zborurile particulare reprezintă operațiunile de aviație generală efectuate de deținătorii de aeronave civile, persoane fizice, exclusiv în scop necomercial.

(5) Zborurile şcoală reprezintă operațiunile aeriene civile organizate de persoane fizice sau juridice în scopul pregătirii personalului aeronautic civil navigant.

ART. 52

Operațiunile de lucru aerian sunt operațiunile aeriene civile efectuate pentru nevoile industriei, agriculturii, silviculturii, sănătății publice şi protecției mediului, de căutare şi salvare, cercetare ştiințifică, fotografiere, monitorizare, publicitate, precum şi în alte scopuri de către operatori aerieni certificați de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului.

ART. 53

Regimul răspunderii operatorilor aerieni care efectuează operațiuni aeriene de aviație generală sau de lucru aerian pe teritoriul României este reglementat în conformitate cu prevederile dreptului comun, în măsura în care nu s-a stabilit altfel printr-o lege specială sau printr-un tratat internațional la care România este parte.

CAP. 9 Siguranța zborului

SECȚIUNEA I Generalități

ART. 61

(1) Siguranța zborului reprezintă o cerință obligatorie şi, totodată, un criteriu de performanță fundamental pentru orice activitate aeronautică civilă.

(2) Siguranța zborului se realizează prin:

a) emiterea de reglementări specifice, inclusiv stabilirea obiectivelor de siguranță, precum şi a nivelurilor de siguranță cerute sau minim acceptabile;

b) asigurarea cadrului de implementare a reglementărilor, obiectivelor şi nivelurilor de siguranță;

c) exercitarea funcției de supervizare a siguranței zborului.

ART. 62

(1) Funcția de supervizare a siguranței zborului în aviația civilă la nivel național se îndeplineşte prin desemnare şi delegare de competență din partea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului, în condițiile art. 5, de către un organism tehnic specializat care funcționează separat de agenții aeronautici civili supuşi supervizării.

(2) Organismul tehnic specializat prevăzut la alin. (1) are personalitate juridică proprie, este autonom din punct de vedere administrativ şi financiar şi îşi exercită în mod independent atribuțiile de natură tehnică stabilite.

(3) Până la 31 decembrie 2005, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului va desemna organismul tehnic specializat, prevăzut la alin. (1), şi va stabili atribuțiile acestuia prin ordin.

ART. 62^1

(1) Organismul tehnic specializat prevăzut la art. 62 poate interzice temporar sau poate restricționa efectuarea de zboruri în spațiul aerian național de către aeronavele civile străine despre care sunt deținute informații că operarea ori întreținerea acestora nu corespunde standardelor minime de siguranță stabilite în baza prevederilor Convenției de la Chicago.

(2) În cazul în care astfel de neconformități cu standardele minime de siguranță stabilite în baza prevederilor Convenției de la Chicago sunt sesizate cu ocazia inspecțiilor la sol efectuate pe aerodromurile din România, conform reglementărilor specifice aplicabile, iar măsurile corective subsecvente nu sunt aplicate înaintea efectuării zborului următor sau sunt necorespunzătoare, organismul tehnic specializat prevăzut la art. 62 poate decide reținerea la sol a aeronavei civile respective, până la remedierea deficiențelor semnalate, urmând a informa imediat autoritățile competente române şi pe cele ale statului de înmatriculare a aeronavei reținute, precum şi operatorul implicat.

(3) Măsurile necesare pentru reținerea la sol a aeronavei civile prevăzute la alin. (2) vor fi luate de administratorul aerodromului, la solicitarea organismului tehnic specializat prevăzut la art. 62 sau a reprezentantului său autorizat.

SECȚIUNEA a II-a Certificarea agenților aeronautici civili

ART. 63

În scopul realizării siguranței zborului, următoarele categorii de agenți aeronautici civili sunt supuşi certificării şi supravegherii continue de către organismul tehnic prevăzut la art. 62 alin. (1):

a) operatorii aerieni corespunzător cu operațiunile aeriene civile pe care le desfăşoară;

b) agenții aeronautici civili care au ca obiect de activitate proiectarea, fabricația şi întreținerea aeronavelor, motoarelor, elicelor, pieselor şi echipamentelor asociate, precum şi cei care au ca obiect de activitate procesele specializate, inclusiv încercările de tip, testările specializate şi distribuirea produselor aeronautice;

c) agenții aeronautici civili care desfăşoară activități de proiectare, construcții, montaj, reparații pentru elemente de infrastructură şi echipamente care concură direct la siguranța zborului;

d) agenții aeronautici civili care au ca obiect de activitate furnizarea serviciilor de navigație aeriană, precum şi activitățile aeroportuare;

e) agenții aeronautici civili care se ocupă cu pregătirea personalului aeronautic civil;

f) alte categorii de agenți aeronautici civili, potrivit reglementărilor specifice aplicabile.

ART. 64 *** Abrogat

ART. 65 *** Abrogat

SECȚIUNEA a III-a Certificarea personalului aeronautic civil

ART. 66

(1) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului stabileşte, prin reglementări specifice, categoriile de personal aeronautic civil supus certificării, precum şi documentele de certificare obligatorii pentru exercitarea activităților aeronautice civile.

(2) Oricare persoană care face dovada îndeplinirii cerințelor prevăzute în reglementările specifice aplicabile poate solicita certificarea ca personal aeronautic

civil.

ART. 67

Certificatele personalului aeronautic civil sunt documente nominale individuale, obligatorii pe întreaga durată a desfăşurării activității ca personal aeronautic civil.

ART. 68 *** Abrogat

ART. 69

În condițiile în care tratatele internaționale la care România este parte nu prevăd altfel, documentele de certificare emise de alte state pot fi recunoscute sau validate în România numai dacă criteriile în baza cărora au fost eliberate se situează cel puțin la nivelul standardelor şi practicilor recomandate de Organizația Aviației Civile Internaționale şi în condițiile îndeplinirii cerințelor reglementărilor naționale specifice aplicabile.

ART. 70

Examinarea medicală a candidaților care solicită certificarea ca personal aeronautic civil poate fi efectuată numai de către o instituție medicală autorizată, potrivit reglementărilor specifice aplicabile.

CAP. 10 Securitatea aeronautică

ART. 79

Protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită se realizează pe baza Programului Național de Securitate Aeronautică, elaborat de Ministerul Transporturilor şi aprobat prin hotărâre a Guvernului.

ART. 80

Ministerul Transporturilor este autoritatea de stat responsabilă pentru dezvoltarea, implementarea şi aplicarea programului prevăzut la art. 79.

CAP. 11 Facilități aeronautice

ART. 81

Facilitățile aeronautice se realizează în conformitate cu procedurile, standardele şi practicile recomandate, emise de organizațiile internaționale de aviație civilă la care România este parte, precum şi cu legislația europeană şi națională specifică în vigoare.

ART. 82

Administratorii aerodromurilor civile au obligația să asigure condițiile pentru implementarea şi asigurarea funcționării sistemului de facilități aeronautice la aerodromurile pe care le administrează.

CAP. 12 Căutarea şi salvarea aeronavelor civile

ART. 83

În spațiul aerian național, precum şi pe teritoriul României operațiunile de căutare şi salvare a aeronavelor civile aflate în primejdie şi a supraviețuitorilor unui accident de aviație se realizează în conformitate cu legislația națională referitoare la managementul situațiilor de urgență.

ART. 84 *** Abrogat

ART. 85

Asistența de căutare şi de salvare se acordă tuturor aeronavelor civile şi supraviețuitorilor unui accident de aviație.

ART. 86

Toate autoritățile publice, precum şi persoanele fizice şi juridice solicitate au obligația de a acorda asistență în cazul operațiunilor de căutare şi de salvare, urmărindu-se prioritar salvarea vieților omeneşti, precum şi prevenirea amplificării daunelor şi conservarea dovezilor esențiale pentru anchetarea adecvată a

accidentelor.

CAP. 13

Investigația tehnică a incidentelor şi accidentelor de aviație

ART. 87

Ministerul Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului este autoritatea de stat pentru reglementarea, organizarea şi desfăşurarea activităților privind investigația tehnică a incidentelor şi a accidentelor din aviația civilă.

ART. 88

(1) Scopul investigației tehnice îl reprezintă stabilirea faptelor, cauzelor şi împrejurărilor care au condus la producerea incidentului sau a accidentului de aviație civilă, precum şi identificarea măsurilor preventive corespunzătoare.

(2) Obiectivul investigației tehnice îl reprezintă creşterea siguranței zborului prin emiterea de recomandări în vederea prevenirii producerii unor incidente sau accidente similare în aviația civilă.

ART. 89

(1) Investigația tehnică este independentă de ancheta penală sau disciplinară.

(2) Stabilirea responsabilităților, a persoanelor vinovate, a gradului de vinovăție, precum şi aplicarea sancțiunilor sunt de competența organelor abilitate prin lege.

ART. 90

(1) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului emite reglementări specifice cu privire la raportarea, colectarea, prelucrarea şi arhivarea informațiilor referitoare la evenimentele de aviație civilă, în conformitate cu recomandările organizațiilor internaționale de aviație civilă.

(2) Agenții aeronautici civili au obligația să informeze Ministerul Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului asupra producerii incidentelor şi accidentelor de aviație civilă.

(3) Confidențialitatea surselor de informare în timpul investigației tehnice, inclusiv raportările voluntare ale personalului aeronautic civil, care stau la baza începerii sau desfăşurării unei investigații, este garantată în condițiile legii.

ART. 91

Echipajele aeronavelor civile, precum şi orice persoană fizică sau juridică sunt obligate să furnizeze, la cererea comisiei de investigare, pe durata investigației tehnice, toate informațiile şi relațiile care le sunt cunoscute.

CAP. 14 Sancțiuni

ART. 92

Încălcarea prevederilor prezentului Cod aerian atrage, după caz, răspunderea disciplinară, civilă, contravențională sau penală a persoanelor vinovate.

ART. 93

(1) Constituie contravenții, dacă nu au fost săvârşite în astfel de condiții încât, potrivit legii, să constituie infracțiuni, următoarele fapte:

a) lipsa de la bordul aeronavei a documentelor obligatorii prevăzute la art. 17 alin. (2), art. 36 alin. (2) şi la art. 73 alin. (2);

b) refuzul comandantului unei aeronave civile de a prezenta persoanelor împuternicite, în condițiile legii, documentele obligatorii prevăzute la art. 17 alin. (2), art. 36 alin. (2) şi la art. 73 alin. (2);

c) neinformarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului cu privire la producerea incidentelor şi accidentelor de aviație civilă, de către cei care au această obligație în conformitate cu prevederile art. 90 alin. (2);

d) desfăşurarea de activități în perimetrul infrastructurii aeroportuare fără licența prevăzută la art. 29 alin. (3);

e) efectuarea activităților aeronautice civile prevăzute la art. 63, fără deținerea

unui certificat valabil, de către persoane fizice sau juridice;

f) efectuarea de operațiuni de transport aerian public fără deținerea licenței de operare şi/sau a certificatului de operator prevăzute la art. 50 alin. (1);

g) amplasarea construcțiilor, instalațiilor şi echipamentelor în zonele supuse servituților de aeronautică civilă fără obținerea avizului Ministerului Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului, prevăzut la art. 77;

h) nerespectarea restricțiilor impuse prin reglementările specifice referitoare la zonele supuse servituților aeronautice sau prin avizele emise de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului, de către persoanele fizice şi juridice prevăzute la art. 78;

i) operarea unei aeronave civile cu nerespectarea condițiilor şi limitărilor înscrise în certificatul de navigabilitate conform prevederilor art. 73 alin. (2);

j) efectuarea serviciului de către personalul aeronautic civil sub influența băuturilor alcoolice sau a altor substanțe interzise de autoritatea de reglementare. Se consideră sub influența băuturilor alcoolice personalul care are o îmbibație alcoolică în sânge de până la 0,8 la mie.

(2) Prin hotărâre a Guvernului se pot stabili şi alte fapte contravenționale din domeniul aviației civile.

ART. 94

Contravențiile prevăzute la art. 93 alin. (1) se sancționează după cum urmează:

a) contravențiile prevăzute la lit. a) - c), cu amendă de la 2.000 lei la 4.000 lei;

b) contravențiile prevăzute la lit. d) - f), cu amendă de la 3.000 lei la 6.000 lei;

c) contravențiile prevăzute la lit. g) - j), cu amendă de la 10.000 lei la 15.000 lei.

ART. 95 *** Abrogat

ART. 96 *** Abrogat

ART. 97

(1) Constatarea contravențiilor prevăzute la art. 93, precum şi aplicarea amenzilor se fac, cu respectarea dispozițiilor legale în vigoare, de către persoanele împuternicite în acest scop de ministrul transporturilor, construcțiilor şi turismului.

(2) Contravențiilor prevăzute la art. 93 le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările şi completările ulterioare.

ART. 98

Încălcarea de către personalul aeronautic civil a îndatoririlor de serviciu sau neîndeplinirea lor, dacă fapta este de natură să pună în pericol siguranța zborului, se pedepseşte cu închisoare de la unu la 5 ani.

ART. 99

(1) Încredințarea comenzilor aeronavei civile de către pilotul comandant unei persoane neautorizate se pedepseşte cu închisoare de la 3 la 10 ani şi interzicerea unor drepturi.

(2) Părăsirea fără aprobare a postului de către orice membru al echipajului de conducere sau de către personalul ce asigură direct informarea, dirijarea şi controlul traficului aerian, dacă fapta este de natură să pună în pericol siguranța zborului, se pedepseşte cu închisoare de la 2 la 7 ani.

ART. 100 *** Abrogat

ART. 101

(1) Săvârşirea faptei prevăzute la art. 93 alin. (1) lit. j), dacă aceasta este de natură să pună în pericol siguranța zborului, se pedepseşte cu închisoare de la unu la 5 ani.

(2) Efectuarea serviciului în stare de ebrietate de către personalul aeronautic civil se pedepseşte cu închisoare de la unu la 5 ani.

(3) Dacă fapta prevăzută la alin. (1) este săvârşită de personalul aeronautic navigant, pedeapsa este închisoarea de la 2 la 7 ani.

(4) Este considerat în stare de ebrietate personalul care are o îmbibație alcoolică în sânge mai mare de 0,8 la mie.

ART. 102

(1) Pilotarea unei aeronave de către o persoană care nu deține documentele de certificare prevăzute de reglementările în vigoare pentru pilotarea aeronavei respective se pedepseşte cu închisoare de la 6 luni la 2 ani sau cu amendă.

(2) Dacă prin fapta prevăzută la alin. (1) s-a pus în pericol siguranța altor zboruri, sănătatea publică sau protecția mediului, pedeapsa este închisoarea de la 2 la 5 ani.

ART. 103

(1) Se pedepsesc cu închisoare de la 3 luni la un an sau cu amendă următoarele fapte:

a) exploatarea unei aeronave fără ca aceasta să posede un certificat de înmatriculare/identificare şi un certificat/autorizație de navigabilitate ori documente echivalente;

b) nerespectarea restricțiilor impuse prin reglementările specifice referitoare la zonele supuse servituților aeronautice sau prin avizele emise de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor şi Turismului, de către persoanele fizice şi juridice prevăzute la art. 78, dacă fapta este de natură să pună în pericol siguranța zborului;

c) efectuarea de operațiuni de transport aerian public fără deținerea licenței de operare şi/sau a certificatului de operator prevăzute la art. 50 alin. (1), dacă fapta este de natură să pună în pericol siguranța zborului;

d) inscripționarea neconformă cu certificatul de înmatriculare/identificare sau suprimarea mărcilor de inscripționare.

(2) Fapta prevăzută la lit. a), săvârşită după refuzul eliberării certificatului de înmatriculare sau a certificatului de navigabilitate, se pedepseşte cu închisoare de la unu la 3 ani.

ART. 104

În înțelesul prevederilor prezentului capitol:

a) o aeronavă se consideră a fi în serviciu din momentul în care personalul de la sol sau echipajul începe să o pregătească în vederea unui anumit zbor până la expirarea unui termen de 24 de ore după orice aterizare; perioada de serviciu cuprinde în orice caz întregul timp în care aeronava se află în zbor, în sensul prevederilor lit. b);

b) o aeronavă se consideră a fi în zbor din momentul în care, îmbarcarea fiind terminată, toate uşile exterioare au fost închise şi până în momentul în care una dintre aceste uşi a fost deschisă în vederea debarcării; în caz de aterizare forțată se consideră că zborul se continuă până când autoritatea competentă preia în sarcină aeronava, persoanele şi bunurile de la bord.

ART. 105 *** Abrogat

ART. 106

Comunicarea de informații, ştiind că acestea sunt false, dacă prin acest fapt se periclitează siguranța zborului, se pedepseşte cu închisoare de la 2 la 10 ani. Dacă fapta se săvârşeşte în scopul devierii itinerarului de zbor, pedeapsa este de la 5 la 15 ani şi interzicerea unor drepturi.

ART. 107

(1) Săvârşirea, cu ajutorul unui dispozitiv, al unei arme sau al unei substanțe, a unui act de violență împotriva unei persoane aflate într-un aeroport civil, dacă fapta pune în pericol sau este de natură a pune în pericol siguranța şi securitatea în acest aeroport, se pedepseşte cu închisoare de la 2 la 7 ani.

(2) Săvârşirea oricărui act de violență fizică sau psihică asupra unei persoane

aflate la bordul unei aeronave civile în zbor sau în pregătire de zbor se pedepseşte cu închisoare de la 10 la 20 de ani şi interzicerea unor drepturi.

ART. 108

(1) Distrugerea sau deteriorarea gravă, cu ajutorul unui dispozitiv, al unei arme sau al unei substanțe, a instalațiilor unui aeroport civil ori a unei aeronave care nu este în serviciu, dar se află pe un aeroport, precum şi întreruperea serviciilor de aeroport, dacă fapta compromite sau este de natură a compromite siguranța şi securitatea în acest aeroport, se pedepsesc cu închisoare de la 3 la 10 ani.

(2) Distrugerea sau deteriorarea instalațiilor ori a serviciilor de navigație aeriană sau perturbarea funcționării acestora, dacă fapta este de natură să pună în pericol siguranța zborului, se pedepseşte cu închisoare de la 10 la 20 de ani şi interzicerea unor drepturi.

(3) Cu pedeapsa prevăzută la alin. (2) se sancționează şi distrugerea unei aeronave în serviciu sau cauzarea de deteriorări care o fac indisponibilă de zbor ori care sunt de natură să îi pună în pericol siguranța în zbor.

(4) Plasarea sau înlesnirea plasării pe o aeronavă civilă, prin orice mijloc, a unui dispozitiv sau a unei substanțe capabile să distrugă acea aeronavă sau să îi producă deteriorări care o fac inaptă de zbor ori care sunt de natură să pericliteze siguranța acesteia în zbor se pedepseşte cu închisoare de la 15 la 25 de ani şi interzicerea unor drepturi.

ART. 109

Preluarea fără drept a unei aeronave, prin orice mijloace, precum şi exercitarea fără drept a controlului asupra aeronavei se pedepsesc cu închisoare de la 10 la 20 de ani şi interzicerea unor drepturi.

ART. 110

Dacă faptele prevăzute în prezentul capitol au avut ca urmare decesul uneia sau al mai multor persoane, pedeapsa este detențiunea pe viață sau închisoarea de la 15 la 25 de ani şi interzicerea unor drepturi.

ART. 111

(1) Tentativa la infracțiunile prevăzute în prezentul capitol se pedepseşte.

(2) Se consideră tentativă şi producerea sau procurarea mijloacelor ori instrumentelor, precum şi luarea de măsuri în vederea comiterii infracțiunilor prevăzute în prezentul capitol.

ART. 112

Cercetarea faptelor prevăzute la art. 98 - 111, precum şi punerea în mişcare a acțiunii penale sunt de competența procurorului de pe lângă curtea de apel în a cărei rază teritorială au fost săvârşite acestea.

CAP. 15 Dispoziții finale şi tranzitorii

ART. 113

Reglementările emise de Ministerul Transporturilor în aplicarea prevederilor prezentului Cod aerian sunt obligatorii pentru toți agenții aeronautici civili.

ART. 113^1

Măsurile de natura ajutorului de stat prevăzute în prezenta lege vor fi notificate potrivit Legii nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, republicată, şi se vor acorda numai după autorizarea acestora de către Consiliul Concurenței.

ART. 114

La instituirea de către Preşedintele României a stării de asediu sau a stării de urgență, precum şi la declararea mobilizării parțiale sau generale a Forțelor Armate ori în caz de agresiune armată îndreptată împotriva țării aplicarea prevederilor prezentului Cod aerian se suspendă în parte sau în întregime, activitatea aeronautică în spațiul aerian național urmând să se desfăşoare conform normelor stabilite de autoritățile

militare competente, potrivit legii.

ART. 115

Prezentul Cod aerian intră în vigoare la data de 1 ianuarie 1998*).

*) A se vedea şi data intrării în vigoare a actului normativ modificator.

ART. 116

Se abrogă integral Codul aerian aprobat prin Decretul nr. 516/1953, publicat în Buletinul Oficial, Partea I, nr. 56 din 30 decembrie 1953, cu modificările ulterioare

4. RACR - RA

Definiții

RACR-RA 1.010. În textul acestei reglementări termenul “serviciu” este utilizat ca o noțiune abstractă pentru a desemna funcții sau un serviciu furnizat; termenul “unitate” este utilizat pentru a desemna o entitate administrativă care asigură un serviciu.

RACR-RA 1.020. Semnificația RR în aceste definiții indică o definiție extrasă din Regulamentele de Radio ale Uniunii Internaționale de telecomunicații (UIT) (vezi Manualul Cerințelor pentru Spectrul Frecvențelor Radio pentru Aviația Civilă incluzând declarația strategiilor aprobate ale ICAO (Doc 9718)).

RACR-RA 1.030. Termenii şi definițiile utilizate în prezenta reglementare au următorul înțeles:

1. **Acord ADS.** Un plan de raportare ADS care stabileşte condițiile de raportare a datelor ADS (de exemplu: datele solicitate de unitatea de trafic aerian şi frecvența rapoartelor ADS care vor fi agreate înaintea furnizării serviciilor ADS). Termenii acordului care se vor schimba între sistemul de la sol şi aeronavă se stabilesc prin intermediul unui contract sau o serie de contracte. Vezi şi definiția Supraveghere automată dependentă (ADS)

2. **Aerodrom.** O suprafață delimitată pe pământ sau pe apă, inclusiv clădirile, instalațiile şi echipamentele, destinată să fie utilizată, în totalitate sau în parte, pentru sosirea, plecarea şi manevrarea la sol a aeronavelor. Un aerodrom utilizat exclusiv pentru elicoptere se numeşte heliport.

3. **Aerodrom controlat.** Un aerodrom la care se furnizează serviciu de control al traficului aerian traficului de aerodrom. Termenul “aerodrom controlat” indică faptul că se furnizează traficului de aerodrome serviciul de control al traficului aerian, dar aceasta nu implică în mod necesar existența unei zone de control de aerodrom.

4. **Aerodrom de rezervă.** Un aerodrom la care o aeronavă se poate îndrepta atunci când devine imposibil sau nerecomandabil să se îndrepte către sau să aterizeze la aerodromul la care intenționa să aterizeze. Aerodromurile de rezervă include următoarele:

Aerodrom de rezervă la decolare. Un aerodrom de rezervă la care o aeronavă poate ateriza în caz că acest lucru devine necesar la scurt timp după decolare şi nu se poate utiliza aerodromul de plecare.

Aerodrom de rezerva pe ruta. Un aerodrom la care o aeronavă ar putea ateriza în urma apariției unei situații anormale sau de urgență în timpul zborului pe rută.

Aerodrom de rezervă pe rută ETOPS. Un aerodrom de rezervă convenabil şi adecvat la care o aeronavă ar putea ateriza în urma cedării unui motor sau a apariției unei alte situații anormale sau de urgență în timpul zborului pe rută într-o operațiune ETOPS (Extended-range twin-engine operations).

Aerodrom de rezervă la destinație. Un aerodrom de rezervă la care o aeronavă se poate îndrepta atunci când devine imposibil sau nerecomandabil să aterizeze la aerodromul la care intenționa să aterizeze. Aerodromul de plecare poate constitui, de asemenea, aerodrom de rezervă pe rută sau de rezervă la destinație pentru acel zbor.

5. **Aeronavă.** Orice aparat care se poate menține în atmosferă cu ajutorul altor reacții ale aerului decât cele asupra suprafeței pământului.

6. **Altitudine. –** Distanța verticală a unui nivel, punct sau obiect considerat ca punct, măsurată de la nivelul mediu al mării (MSL - Mean Sea Level).

7. **Altitudine barometrică.** O presiune atmosferică exprimată în termeni de altitudine care corespunde acelei presiuni din Atmosfera Standard (aşa cum este definită în Anexa 8 OACI).

8. **Altitudine de tranziție.** Altitudinea la care sau sub care poziția în plan vertical a unei aeronave este controlată prin referință la altitudini.

9. **Autoritatea ATS corespunzătoare.** Autoritatea corespunzătoare, desemnată de către statul român ca responsabilă în ceea ce priveşte furnizarea serviciilor de trafic aerian în spațiul aerian în cauză.

Notă: Utilizarea în prezenta reglementare a sintagmei „autoritate ATS corespunzătoare” poate face referire, în funcție de context, la organismele sau organizațiile care dețin responsabilități privind furnizarea serviciilor de trafic aerian în FIR Bucureşti, precum autoritatea de stat în domeniul aviației civile (conf. Codului Aerian şi Legii Transporturilor), Administrația Serviciilor de trafic aerian din România (potrivit desemnării de competențe prin Hotărâre a guvernului) sau, la nivel de detaliu, o unitate de trafic aerian care furnizează efectiv servicii în spațiul aerian la care se face referire în textul respectiv, în baza unei autorizații/ certificări corespunzătoare obținută potrivit prevederilor regulamentare aplicabile (o unitate de trafic aparținând ROMATSA sau o unitate de trafic aerian pentru zborurile VFR în spațiile aeriene de clasă inferioară).

10. **Autoritate competentă.**

a) Pentru zborurile deasupra mării libere: Autoritatea relevantă a statului de înmatriculare.

b) În alte cazuri decât cele deasupra mării libere: Autoritatea relevantă a statului care are suveranitate asupra teritoriul survolat.

11. **Autorizare ATC (Autorizare pentru controlul traficului aerian).** Autorizare acordată unei aeronave de a proceda potrivit condițiilor specificate de o unitate de control al traficului aerian.

Nota 1: Pentru simplificare, expresia “autorizare pentru controlul traficului aerian” se abreviază în mod frecvent ca “autorizare” atunci când este folosită în contextual corespunzător.

Nota 2: Termenul abreviat “autorizare” poate fi completat prin cuvintele “de rulare”, “de decolare”, “de plecare”, “de rută”, “de apropiere” sau “de aterizare” pentru a indica la care anume porțiune a zborului se referă autorizarea ATC.

14. **Avion.** O aeronavă mai grea decât aerul, cu aripa fixă, propulsată de motor, care se susține în zbor datorită reacțiunilor dinamice ale aerului asupra aripilor sale.

13. **Balon liber nepilotat.** O aeronavă mai uşoară decât aerul, nepilotată, fără mijloc propriu de propulsie, aflată în zbor liber. Baloanele libere nepilotate sunt clasificate în categoriile grea, medie sau uşoară în conformitate cu specificațiile cuprinse în Anexa 4 a prezentei reglementări.

14. **Birou de raportare al serviciilor de trafic aerian** (sau Birou de raportare ATS)**.** O unitate stabilită cu scopul de a primi rapoarte privind serviciile de trafic aerian şi planuri de zbor depuse înainte de decolare.

Notă: Un birou de raportare ATS poate fi o unitate separată sau combinat cu o altă unitate deja existentă, de exemplu cu o altă unitate de trafic aerian sau o unitate a serviciilor de informare aeronautică.

15. **Cale aeriană.** Un spațiu aerian controlat sau o porțiune din acesta definită sub forma unui culoar aerian.

16. **Cale de rulare.**

Un drum definit pe suprafața unui aerodrom terestru destinat rulării aeronavelor şi asigurării legăturii între părți diferite ale aerodromului, incluzând:

a) Culoarul de rulare pentru parcare./Aircraft stand taxilane. O porțiune din platformă desemnată ca o Cale de rulare şi destinată asigurării accesului numai către locurile de parcare a aeronavelor.

b) Calea de rulare pe platformă./Apron taxiway. O porțiune din sistemul căilor de rulaj situată pe o platformă şi destinată asigurării traversării suprafeței respective.

c) Calea de rulare pentru degajare rapidă. Rapid exit taxiway. O Cale de rulare legată la o pistă sub un unghi ascuțit şi proiectată astfel încât să permit avioanelor care au aterizat să degajeze pista cu viteze mai mari decât cele permise de alte căi de rulaj pentru degajare, reducându-se astfel durata de ocupare a pistei.

17. **Cap.** Direcția spre care este orientată axa longitudinală a unei aeronave, exprimată de obicei în grade față de direcția Nord (adevărat, magnetic, compass sau grilă).

18. **Centru regional de control (ACC).** O unitate stabilită în scopul de a furniza serviciul de control al traficului aerian zborurilor controlate în cuprinsul unor regiuni de control aflate în responsabilitatea sa.

19. **Centru de informare a zborurilor (FIC).** O unitate stabilită în scopul de a furniza serviciul de informare a zborurilor şi serviciul de alarmare.

20. **Comunicații controlor-pilot prin data link (CPDLC)**. Un mijloc de comunicație între controlor şi pilot care utilizează data link pentru comunicațiile ATC.

21. **Comunicații prin data link.** Formă de comunicații în care schimbul de mesaje se realizează prin data link.

22. **Condiții meteorologice de zbor instrumental (IMC)**. Condiții meteorologice exprimate în termeni de vizibilitate, distanță față de nori şi plafon, inferioare minimelor specificate pentru condițiile meteorologice de zbor la vedere

23. **Condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC).** Condiții meteorologice exprimate în termeni de vizibilitate, distanța față de nori şi plafon, egale cu sau superioare unor minime specificate.

24. **Contract ADS.** Un mijloc prin care termenii unui acord ADS vor fi schimbați între sistemul de la sol şi aeronavă, specificând condițiile în care rapoartele ADS vor fi inițiate şi datele pe care le vor conține.

25. **Drum.** Proiecția pe suprafața pământului a traiectoriei unei aeronave, a cărei direcție într-un punct oarecare este de obicei exprimată în grade față de Nord (adevărat, magnetic sau grilă).

26. **Durata totală estimată.** În cazul zborurilor IFR, timpul estimat necesar unei aeronave de la decolare până la ajungerea la verticala unui punct, definit prin referință la mijloace de navigație, de la care se intenționează începerea unei proceduri de apropiere instrumentală sau dacă la aerodromul de destinație nu există nici un mijloc de navigație, timpul estimat necesar pentru a ajunge la verticala aerodromului de destinație. În cazul zborurilor VFR, timpul estimate necesar de la decolare pentru a ajunge la verticala aerodromului de destinație.

27. **Folosirea substanțelor psihoactive.** Folosirea uneia sau mai multor substanțe psihoactive de către personalul aeronautic care să:

a) constituie un risc direct pentru consumator sau pune în pericol viețile, sănătatea sau bunăstarea altora; şi/sau

b) creează probleme, înrăutățeşte sau împiedică desfăşurarea activităților sociale, mentale sau fizice.

28. **IFR.** Abreviere folosită pentru a desemna regulile de zbor instrumental.

29. **IMC.** Abreviere folosită pentru a desemna condiții meteorologice de zbor instrumental.

30. **Indicație de evitare a traficului.** Indicație emisă de o unitate de control a traficului aerian prin care se specifică manevre în scopul de a asista pilotul să evite o coliziune.

31. **Informare de trafic.** Informație/ informații emise de o unitate a serviciilor de trafic aerian în scopul alertării unui pilot despre alt trafic aerian cunoscut sau observat, care poate fi în proximitatea poziției sale sau a rutei de zbor intenționate, precum şi ajutării pilotului să evite o coliziune.

32. **Înălțime (H).** Distanța verticală a unui nivel, punct sau un obiect considerat drept un punct, măsurată de la un punct de referință specificat.

33. **Limita autorizării.** Punctul până la care unei aeronave i-a fost acordată o autorizare ATC.

34. **Membru al echipajului de zbor.** Un membru al echipajului, posesor al unei licențe corespunzătoare, căruia îi revin sarcini esențiale pentru operarea aeronavei pe durata unei perioade de timp de serviciu în zbor.

35. **Nivel.** Termen generic referitor la poziția pe verticală a unei aeronave în zbor şi care înseamnă, după caz, înălțime, altitudine sau nivel de zbor.

36. **Nivel de croazieră.** Un nivel menținut pe parcursul unei porțiuni semnificative a zborului.

37. **Nivel de zbor.** O suprafață de presiune atmosferică constantă care este raportată la o suprafață de referință de presiune specifică, 1013.2 hPa, şi care este despărțită de alte asemenea suprafețe prin intervale de presiune specifice.

Nota 1: Un altimetru barometric calibrat în conformitate cu Atmosfera Standard:
a) va indica altitudinea atunci când este „calat pe QNH";
b) va indica înălțimea deasupra unui element referit prin QFE atunci când este „calat pe QFE";
c) poate fi utilizat pentru a indica nivelurile de zbor atunci când este calat pe presiunea standard 1013.2 hPa.

Nota 2: Termenii înălțime şi altitudine mai sus indică înălțimi şi altitudini altimetrice, nu geometrice.

38. **Ora prevăzută pentru apropiere (EAT).** Ora la care serviciile de trafic aerian prevăd că o aeronavă, care soseşte ca urmare a unei întârzieri, va părăsi punctual de aşteptare pentru a efectua apropierea pentru aterizare. Ora reală de părăsire a punctului de aşteptare va depinde de autorizarea ATC pentru apropiere.

39. **Ora estimată de plecare de la locul de staționare.** Ora estimată la care aeronava va începe să se deplaseze cu mijloace proprii în vederea plecării.

40. **Ora estimată de sosire (ETA).** În cazul zborurilor IFR, ora la care se estimează că aeronava va sosi la verticala unui punct desemnat, definit prin referință la mijloace de navigație, de la care se intenționează inițierea unei proceduri de apropiere instrumentale sau dacă aerodromul nu are mijloace de navigație, ora la care aeronava va sosi la verticala aerodromului. În cazul zborurilor VFR, ora la care se estimează că aeronava va sosi la verticala aerodromului.

41. **Personal critic pentru siguranța zborului.** Persoane care pot periclita siguranța zborului dacă execută în mod inadecvat îndatoririle şi funcțiile lor. Această definiție include atât membrii echipajelor cât şi personalul de întreținere al aeronavelor şi controlorii de trafic aerian.

42. **Pilot comandant.** Pilotul desemnat de către operator sau, în cazul aviatiei generale, de către proprietarul aeronavei, ca fiind la comandă şi însărcinat cu conducerea în siguranță a aeronavei pe durata zborului.

43. **Pistă.** Suprafață dreptunghiulară definită, pe un aerodrom terestru, pregătită pentru aterizarea şi decolarea aeronavelor.

44. **Plafon.** Înălțimea deasupra solului si a apei a bazei celui mai de jos strat de nori sub 6000 m (20000 ft) care acoperă mai mult de jumătate din suprafața cerului.

45. **Plan de zbor.** Informații specificate furnizate unităților serviciilor de trafic aerian cu privire la zborul sau la o porțiune din zborul pe care o aeronavă intenționează să îl efectueze.

46. **Plan de zbor curent (CPL).** Planul de zbor, inclusiv modificările, dacă există, aduse prin autorizări ulterioare.

Notă:Când este folosit cuvântul „mesaj" ca prefix la acest termen, denotă conținutul şi formatul datelor din planul de zbor curent, transmise de o unitate către alta.

47. **Plan de zbor depus (FPL).** Planul de zbor aşa cum a fost depus la o unitate ATS de către pilot sau un reprezentant desemnat, fără nici o modificare ulterioară.

Notă: Când este folosit cuvântul „mesaj" ca prefix la acest termen, el denotă conținutul şi formatul datelor din planul de zbor depus, aşa cum au fost transmise.

48. **Plan de zbor repetitiv (RPL).** Un plan de zbor referitor la o serie de zboruri individuale operate regulat, repetate frecvent cu caracteristici de bază identice, ce este depus de către un operator spre a fi reținut şi utilizat repetat de către unitățile ATS.

49. **Platformă.** Suprafață definită, pe un aerodrom terestru, destinată aeronavelor în scopul îmbarcării sau debarcării pasagerilor, încărcării sau descărcării mărfurilor şi poştei, alimentării cu combustibil, parcării sau lucrărilor de întreținere.

50. **Poziție de aşteptare la pistă.** O poziție marcată destinată să protejeze pista, o suprafață în care există limitări de obstacolare sau o zonă critică/sensibilă ILS/MLS la care aeronavele şi vehiculele care rulează trebuie să oprească şi să aştepte, cu excepția cazurilor când sunt autorizate altfel de către turnul de control de aerodrom.

51. **Procedură de apropiere instrumentală.** O succesiune de manevre predeterminate având ca referință indicațiile instrumentelor de bord, cu o protecție minimă specificată față de obstacole, (Minimum Obstacle Clearance/MOC) începând cu reperul apropierii inițiale sau, acolo unde este aplicabil, începând cu punctul inițial al unei rute de sosire definite, până la un punct din care aterizarea poate fi efectuată sau, în caz că aterizarea nu se efectuează, până la o poziție în care se pot aplica criteriile de trecere a obstacolelor în procedura de aşteptare sau în zbor pe rută.

52. **Publicația de Informare Aeronautică a României (AIP).** O publicație emisă de către sau în numele statului şi care conține informații aeronautice de durată, esențiale pentru navigația aeriană.

53. **Punct de raport.** O locație geografică precizată față de care poate fi raportată poziția unei aeronave.

54. **Punct de schimbare a frecvenței.** Punctul la care o aeronavă care navighează pe un segment de rută ATS definit prin referință la mijloace de navigație VOR trebuie, în principiu, să transfere referința de navigație de la mijlocul de navigație rămas în spatele aeronavei la următorul mijloc de navigație.

Notă: Punctele de schimbare a frecvenței se stabilesc astfel încât să se asigure echilibrul optim din punctul de vedere al intensității şi calității semnalelor de la mijloacele de navigație, la toate nivelurile de zbor utilizate, precum şicu scopul de a se asigura o sursă comună de orientare în azimut pentru toate aeronavele ce evoluează în lungul aceleiaşi porțiuni de segment de rută.

55. **Radiotelefonie.** O formă de radiocomunicație prevăzută, în principal, pentru schimbul de informații prin voce.

56. **Regiune de control.** Un spațiu aerian controlat care se întinde în sus de la o limită specificată deasupra pământului.

57. **Regiune de control terminal.** Regiune de control stabilită în mod normal la intersecția rutelor ATS din vecinătatea unuia sau mai multor aerodromuri importante.

58. **Regiunea de informare a zborurilor (FIR).** Spațiu aerian de dimensiuni definite în cuprinsul căruia se furnizează serviciul de informare a zborurilor şi serviciul de alarmare.

59. **Rulare.** Mişcarea unei aeronave pe suprafața unui aerodrom cu ajutorul mijloacelor proprii, excluzând decolarea şi aterizarea.

60. **Rulare aeriană.** Mişcarea unui elicopter sau a unei aeronave cu decolare aterizare verticală (VTOL) deasupra suprafeței unui aerodrom, efectuată în mod normal în efect de sol şi cu o viteză față de sol mai mică decât 37 km/h (20 kt).

Notă: Înălțimea poate varia iar unele elicoptere pot necesita efectuarea rulării aeriene la peste 8 m (25 ft) deasupra solului pentru a reduce turbulența datorată efectului de sol sau pentru a asigura siguranța unor sarcini suspendate.

61. **Rută ATS.** O rută specificată, proiectată în scopul direcționării fluxului de trafic după cum este necesar în furnizarea serviciilor de trafic aerian.

Nota 1: Termenul “rută ATS” se utilizează pentru a desemna, după caz, o cale aeriană, o rută consultativă, o rută controlată sau necontrolată, o rută de sosire sau de plecare, etc.

Nota 2: O rută ATS este definită prin specificații de rută care includ un indicativ de rută ATS, drumul spre sau de la puncte semnificative (puncte de drum), distanța între puncte semnificative, cerințe de raportare şi altitudinea de siguranță cea mai coborâtă, aşa cum a fost determinată de autoritatea ATS corespunzătoare.

62. **Rută consultativă.** Rută identificată de-a lungul căreia este disponibil serviciul consultativ de trafic aerian.

63. **Serviciu de alarmare.** Un serviciu furnizat în scopul înştiințării unor organizații desemnate cu privire la aeronave care necesită acțiuni de căutare şi salvare, precum şi în scopul de a asista astfel de organizații potrivit necesităților.

64. **Serviciu consultativ de trafic aerian.** Serviciu furnizat în cuprinsul unui spațiu aerian consultativ în scopul asigurării eşalonării, în măsura posibilului, între aeronavele care operează după planuri de zbor IFR.

65. **Serviciu de control de aerodrom.** Serviciul de control al traficului aerian furnizat traficului de aerodrom.

66. **Serviciu de control de apropiere.** Serviciul de control al traficului aerian furnizat zborurilor controlate care sosesc sau care pleacă.

67. **Serviciu de control regional.** Serviciu de control al traficului aerian furnizat zborurilor controlate în regiuni de control.

68. **Serviciul de control al traficului aerian.** Un serviciu furnizat în scopul:
a) de a preveni coliziunile:
1) între aeronave, şi
2) pe suprafața de manevră între aeronave şi obstacole; şi
b) de a grăbi şi a menține un flux ordonat de trafic aerian.

69. **Serviciu de informare a zborurilor (FIS).** Un serviciu furnizat în scopul de a da indicații şi informații care sunt utile pentru desfăşurarea în siguranță şi cu eficiență a zborurilor.

70. **Serviciu de trafic aerian (ATS).** Un termen generic desemnând, după caz, serviciul de informare a zborului, serviciul de alarmare, serviciul consultativ de trafic aerian, serviciul de control al traficului aerian (serviciul de control regional, serviciul de control de apropiere sau serviciul de control de aerodrom).

71. **Sistem de bord pentru evitarea coliziunilor (ACAS).** Un sistem al aeronavei bazat pe semnalele de transponder SSR şi care operează independent de echipamentele de la sol, cu scopul de a furniza pilotului indicații asupra aeronavelor echipate cu transpondere SSR şi care pot intra în conflict cu aeronava sa.

72. **Slot de decolare.** Ora planificată pentru decolarea aeronavei, emisă de către autoritatea ATS competentă. Orei calculate de decolare îi este asociat un interval de timp, necesar unității ATC pentru rezolvarea eventualelor aglomerări create la aerodromul de plecare.

73. **Spații aeriene în care se furnizează servicii de trafic aerian (Spații aeriene ATS).** Spații aeriene de dimensiuni definite, desemnate alfabetic, în cuprinsul cărora pot opera tipuri specifice de zboruri şi pentru care sunt specificate servicii de trafic aerian şi reguli de operare.
Notă: Spațiile aeriene ATS se clasifică, de la Clasa A până la Clasa G, potrivit prevederilor Anexei 4 la RACR-ATS, în conformitate cu prevederile Anexei 11 OACI.

74. **Spațiu aerian consultativ.** Un spațiu aerian de dimensiuni definite sau o rută desemnată în cuprinsul cărora este disponibil serviciul consultativ de trafic aerian.

75. **Spațiu aerian controlat.** Spațiu aerian de dimensiuni definite în interiorul căruia se furnizează serviciul de control al traficului aerian în conformitate cu clasa spațiului aerian respectiv.

Notă: Expresia generică „spațiu aerian controlat” acoperă Clasele de spațiu aerian ATS A, B, C, D şi E, potrivit prevederilor reglementării RACR-ATS.

76. **Statutul zborului.** O indicație care specifică dacă o anumită aeronavă necesită sau nu servicii speciale din partea unităților de trafic aerian.

77. **Stație aeronautică.** O stație terestră în serviciul mobil aeronautic. In anumite cazuri, o stație aeronautică poate fi amplasată, de exemplu, la bordul unui vas sau pe o platformă marină.

78. **Stație radio de control aer-sol.** O stație radio de telecomunicații aeronautice a cărei destinație principală este efectuarea comunicațiilor aferente operării aeronavelor precum şi a controlului acestora într-o anumită zonă.

79. **Substanțe psih-oactive.** Alcool, opioide, canabinoide, sedative şi hipnotice, cocaina, alte psihostimulante, halucinogene şi solvenți volatili; cafeaua şi tutunul sunt excluse.

80. **Suprafața de aterizare.** Acea parte a suprafeței de mişcare destinată aterizării şi decolării aeronavelor.

81. **Suprafața de manevră.** Acea parte a unui aerodrom a fi utilizată pentru decolarea, aterizarea şi rularea aeronavelor, excluzând platformele.

82. **Suprafața de mişcare.** Acea parte a unui aerodrom destinată a fi utilizată pentru decolarea, aterizarea şi rularea aeronavelor, constând din suprafața de manevră şi platforma/platformele.

83. **Supraveghere dependentă automată (ADS).** Tehnică de supraveghere în care aeronava furnizează automat, prin data link, date provenite de la sistemele de bord pentru navigație şi determinare a poziției, inclusiv identitatea aeronavei, poziția sa cvadri-dimensională şi alte date suplimentare, după caz.

84. **Trafic aerian.** Toate aeronavele aflate în zbor sau care operează pe suprafața de manevră a unui aerodrom.

85. **Trafic de aerodrom.** Tot traficul aflat pe suprafața de manevră a unui aerodrom şi toate aeronavele care zboară în vecinătatea aerodromului.

Notă: Se consideră că o aeronavă este în vecinătatea aerodromului atunci când ea este în tur de pistă ori când intră sau iese din tur de pistă.

86. **Turn de control de aerodrom.** O unitate stabilită pentru a furniza serviciul de control al traficului aerian traficului de aerodrom.

87. **Unitate de control de apropiere (unitate APP).** O unitate stabilită pentru a furniza serviciul de control al traficului aerian zborurilor controlate care sosesc la sau pleacă de la unul sau mai multe aerodromuri.

88. **Unitate de control al traficului aerian (Unitate ATC).** Un termen generic desemnând, după caz, centru de control regional, centru de control al apropierii sau turn de control de aerodrom.

89. **Unitate de trafic aerian (Unitate ATS).** Un termen generic desemnând, după caz, unitate de control al traficului aerian, centru de informare a zborului sau birou de raportare al serviciilor de trafic aerian (ARO).

90. **Urcare de croazieră.** O metodă de urcare în zborul de croazieră, care are ca rezultat o creştere netă în altitudine pe măsură ce masa aeronavei scade.

91. **VFR.** Abrevierea utilizată pentru a se indica regulile zborului la vedere.

92. **Vizibilitate.**Vizibilitatea orizontală în domneniul aeronautic este cea mai mare valoare dintre:

a) Distanța maximă la care poate fi observat şi recunoscut un obiect negru de dimensiuni potrivite, situat în apropierea solului, atunci când este observat pe un fond luminos;

b) Distanța maximă la care pot fi observate şi recunoscute lumini de aproximativ 1000 de candele, atunci când sunt observate pe un fond întunecat.

Cele două distanțe au valori diferite pentru acelaşi coeficient de transmitere şi cea de la lit. b) variază cu iluminarea fondului. Cea de la lit. a) reprezintă distanța optică meteorologică (MOR).

93. **Vizibilitate la sol.** Vizibilitatea la un aerodrom, aşa cum este raportată de un observator autorizat.

94. **Vizibilitate în zbor.** Vizibilitatea spre înainte stabilită din cabina de pilotaj a unei aeronave aflate în zbor.

95. **VMC.** Abrevierea utilizată pentru indicarea condițiilor meteorologice de zbor la vedere.

96. **Zbor acrobatic.** Manevre efectuate intenționat de către o aeronavă, implicând schimbarea bruscă a atitudinii, sau o variație anormală a vitezei.

97. **Zbor controlat.** Orice zbor care este supus unei autorizări pentru controlul traficului aerian.

98. **Zbor IFR.** Un zbor desfăşurat în conformitate cu regulile zborului instrumental.

99. **Zbor VFR.** Un zbor desfăşurat în conformitate cu regulile zborului la vedere.

100. **Zbor VFR special.** Un zbor VFR care este autorizat de controlul traficului aerian să opereze într-o zonă de control în condiții meteorologice inferioare VMC.

101. **Zbor VFR de operațiuni speciale**. Un zbor VFR autorizat în prealabil de către AACR şi după caz de către MapN, pentru care s-a solicitat operarea la înălțimi de siguranță şi/sau vizibilități în afara limitelor stabilite de prezenta reglementare, precum şi/sau în zone aglomerate.

102. **Zonă de control.** Spațiu aerian controlat care se întinde de la suprafața pământului în sus până la o limită superioară specificată.

103. **Zonă interzisă.** O porțiune de spațiu aerian de dimensiuni definite, deasupra teritoriului sau apelor teritoriale ale unui Stat, în interiorul căruia zborul aeronavelor este interzis.

104. **Zonă periculoasă.** O porțiune de spațiu aerian de dimensiuni definite în care activități periculoase zborului aeronavelor pot exista în perioade de timp specificate.

105. **Zonă restricționată.** O porțiune de spațiu aerian de dimensiuni definite, deasupra teritoriului sau apelor teritoriale ale unui Stat, în interiorul căruia zborul aeronavelor se poate efectua în condiții specificate.

106. **Zonă cu semnale.** O suprafață pe un aerodrom pe care sunt dispuse semnale de sol.

107. **Zona de trafic de aerodrom.** Un spațiu aerian de dimensiuni definite stabilit în jurul unui aerodrom pentru protecția traficului de aerodrom.

Domeniul de aplicare al Regulilor Aerului

RACR-RA 2.010. Aplicarea teritorială a regulilor aerului

1. Prevederile prezentei reglementări sunt obligatorii pentru toate aeronavele civile şi militare care operează în spațiul aerian național rezervat aviației civile.

2. Aeronavele civile române se vor conforma, oriunde s-ar afla, regulilor şi regulamentelor aplicabile zborului şi manevrării aeronavelor ale statului care are jurisdicție asupra teritoriului survolat

3. Deasupra mării libere, acolo unde nu există acorduri regionale, regulile aplicabile sunt cele stabilite în Anexa 2 OACI.

4. Aeronavele civile române trebuie să respecte prevederile acordurilor regionale de navigație aeriană, cu excepția cazurilor în care există o notificare contrară, adresată OACI, din partea statului pe care îl survolează sau pe al cărui teritoriu se află. Pentru survolul acelor părți din marea liberă unde un stat contractant OACI a acceptat, în conformitate cu un acord regional de navigație aeriană, responsabilitatea asigurării serviciilor de trafic aerian, “autoritatea ATS corespunzătoare” la care se referă această reglementare este autoritatea relevantă desemnată de către statul responsabil pentru asigurarea acestor servicii.

RACR-RA 2.020. Conformarea cu regulile aerului

Operarea unei aeronave fie în zbor, fie pe suprafața de mişcare a unui aerodrom, se va conforma regulilor generale şi în plus, când este în zbor, cu:

− regulile de zbor la vedere; sau

− regulile de zbor instrumental.

Nota 1. – Tabelul 2-1 (Tabel conform RACR-ATS ediția 2005) din acest capitol conține informații referitoare la serviciile asigurate operării aeronavelor în conformitate cu regulile VFR şi IFR în cele şapte clase de spații aeriene ATS.

Nota 2. – Pilotul poate să decidă să zboare în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) în condiții meteorologice de zbor la vedere (VMC), sau aceasta poate să-i fie cerută de către unitatea ATS.

RACR-RA 2.030. Responsabilitatea conformării cu regulile aerului

1. **Responsabilitatea pilotului comandant**

Pilotul comandant, fie că manevrează comenzile de zbor sau nu, este responsabil pentru operarea aeronavei în conformitate cu regulile aerului, exceptând cazul în care, în interesul siguranței zborului, pilotul comandant se abate de la aceste reguli în circumstanțe care fac absolut necesară aceasta.

2. **Pregătirea zborului**

Înainte de începerea zborului, pilotul comandant se va familiariza cu toate informațiile disponibile corespunzătoare operării ce se intenționează a fi efectuate. Pentru zborurile în afara vecinătății unui aerodrom şi pentru toate zborurile IFR, pregătirea preliminară a zborului va include un studiu atent al rapoartelor şi prognozelor meteorologice curente disponibile, luând în considerare cerințele referitoare la combustibil şi o rută alternativă dacă zborul nu poate fi executat aşa cum a fost planificat.

RACR-RA 2.040. Autoritatea pilotului comandant

Pilotul comandant, pe timpul cât are această responsabilitate, are autoritatea finală de a decide în legătură cu aeronava.

RACR-RA 2.050. Folosirea substanțelor psiho-active

Toate persoanele care exercită funcții de importanță capitală din punctul de vedere al siguranței zborului (personal hotarâtor pentru siguranța zborului) nu îşi vor exercita acele funcții în timpul cât sunt sub influența oricărei substanțe psiho-active deoarece acestea afectează în mod negativ performanțele umane. Este interzis acestor persoane să se implice în folosirea substanțelor psiho-active.

Reguli generale

RACR-RA 3.010. Protecția persoanelor şi a bunurilor

1. Operarea neglijentă sau nechibzuită a aeronavelor

O aeronavă va fi operată numai într-o manieră care să asigure siguranța acesteia, a persoanelor şi bunurilor aflate la bord. Operatorii aerieni sunt răspunzători privind operarea aeronavelor în conformitate cu condițiile şi cerințele aplicabile.

2. Înălțimi minime

Cu excepția cazurilor când este necesar la decolare sau la aterizare sau a cazurilor când există o autorizare din partea Autorității competente, aeronavele vor zbura deasupra zonelor dens populate ale oraşelor sau ale altor aşezări sau deasupra unor adunări de persoane în aer liber, la o asemenea înălțime care să le permită, în caz de urgență, să aterizeze fără a pune în pericol persoanele sau bunurile de la sol. Înălțimile minime pentru zborurile VFR sunt prezentate la articolele RACR-RA 4.060 şi RACR-RA 4.070.

3. Niveluri de croazieră

3.1. Nivelurile de croazieră la care un zbor sau o porțiune a zborului se va efectua vor fi exprimate în:

3.1.1. niveluri de zbor, pentru zborurile la sau deasupra celui mai jos nivel de zbor utilizabil sau, după caz, deasupra altitudinii de tranziție;

3.1.2. altitudini, pentru zborurile sub cel mai jos nivel de zbor utilizabil sau, după caz, la sau sub altitudinea de tranziție.

3.2. Nivelurile minime pentru zborurile IFR sunt prevăzute de articolul RACR-RA 5.010.2.

3.3. Sistemul nivelurilor de zbor este prezentat în Anexa 3 din prezenta reglementare.

4. Largarea sau pulverizarea

Obiecte, substanțe, pulberi sau lichide pot fi largate sau pulverizate dintr-o aeronavă aflată în zbor numai în condițiile stabilite de către Autoritatea competentă şi numai în conformitate cu informațiile, indicațiile şi/sau autorizările primite de la unitatea ATS competentă.

5. Tractarea

O aeronavă sau un obiect va putea fi tractat de o altă aeronavă, numai în condițiile respectării cerințelor A.A.C.R. şi numai în conformitate cu informațiile, indicațiile şi/sau autorizările primite de la unitatea ATS competentă.

6. Salturile cu paraşuta

Salturile cu paraşuta, altele decât salturile de urgență, pot fi efectuate numai în condițiile precizate de către A.A.C.R. şi în conformitate cu informațiile, indicațiile şi/sau autorizările relevante primite de la unitatea ATS competentă.

7. Zborul acrobatic

O aeronavă poate efectua zbor acrobatic numai în condițiile precizate de către A.A.C.R. şi în conformitate cu informațiile, indicațiile şi/sau autorizările relevante primite de la unitatea ATS competentă.

8. Zborurile în formație

Aeronavele pot efectua zbor în formație numai dacă există o înțelegere prealabilă între piloții comandanți ai aeronavelor care ia parte la zbor, iar pentru zborurile în formație în spațiul aerian controlat, zborul trebuie să fie în conformitate cu condițiile precizate de către autoritatea ATS competentă. Aceste condiții trebuie să includă următoarele:

8.1. formația operează ca o singură aeronavă în ce priveşte navigația şi raportarea poziției;

8.2. separarea între aeronavele în zbor este în responsabilitatea comandantului capului formației şi a piloților comandanți ai celorlalte aeronave participante la zbor şi trebuie să includă perioade de tranziție în timpul cărora aeronavele manevrează pentru a realiza eşalonarea proprie în cadrul formației, pe timpul strângerii şi degajării acesteia;

8.3. dacă nu este prevăzut altfel, fiecare aeronavă va menține o distanță de maxim 1 km (0,5 NM) lateral şi longitudinal şi de 30 m (100 ft) pe vertical față de capul formației.

9. Baloane libere nepilotate

Un balon liber nepilotat trebuie să fie operat într-o asemenea manieră încât să reducă riscul pentru persoane, bunuri sau alte aeronave şi va fi operat numai în condițiile specificate în Anexa 4 la prezenta reglementare.

10. Zonele interzise şi zonele restricționate

Aeronavele nu vor zbura într-o zonă interzisă sau într-o zonă restricționată, ale căror detalii au fost în mod corespunzător publicate, decât în cazul respectării condițiilor de restricționare sau cu permisiunea statului peste al cărui teritoriu au fost stabilite zonele.

RACR-RA 3.050. Timp

1. Pe toată durata zborului şi în legătură cu zborul va fi folosit Timpul Universal Coordonat (UTC) exprimat în ore şi minute, iar când se solicită, şi în secunde (pentru ore se va folosi numerotarea de la 0 la 23 începând cu miezul nopții).

2. Înaintea operării oricărui zbor controlat şi ori de câte ori este necesar şi util în timpul zborului, va fi făcută o verificare a orei (time check). Verificarea orei se va face prin coordonarea ei cu o unitate ATS.

3. Ori de câte ori timpul este utilizat în aplicațiile de comunicații prin legături de date, el va fi exprimat în UTC cu precizia de o secundă.

5. RACR-RA 3.090. Minimele VMC de vizibilitate şi distanța față de nori

Minimele VMC de vizibilitate şi distanța față de nori sunt conținute în tabelul de mai jos.

Zona de altitudine	Clasa spațiului aerian	Vizibilitatea	Distanța față de nori
La şi peste altitudinea de 3050 m (10000 ft) AMSL	A***BCDEFG	8 km	1500 m orizontal 300 m (1000 ft) vertical
Sub 3050 m (10000 ft) AMSL şi peste cea mai mare altitudine dintre 900 m (3000 ft) AMSL sau peste 300 m (1000 ft) deasupra terenului	A***BCDEFG	5 km	1500 m orizontal 300 m (1000 ft) vertical
La şi sub cea mai mare altitudine dintre 900 m (3000 ft) AMSL sau 300 m (1000 ft) deasupra terenului	A***BCDE	5 km	1500 m orizontal 300 m (1000 ft) vertical
	FG	5 km	În afara norilor şi cu vederea solului

* Când valoarea altitudinii de tranziție este mai mică decât 3050 m (10000 ft) AMSL, FL 100
trebuie folosit în loc de 10000 ft.

** Când este specificat astfel de către autoritatea ATS competentă:

a) sunt permise vizibilități în zbor de cel puțin 1500 m pentru zborurile care sunt efectuate:

1. la viteze care permit, ținând cont de vizibilitate, să se observe la timp toate celelalte aeronave sau orice obstacole, pentru a evita coliziunea; sau

2. în circumstanțe în care probabilitatea de a întâlni alte aeronave este în mod normal redusă, de exemplu în zone cu volum de trafic scăzut şi pentru lucru aerian la niveluri joase.

b) elicopterele pot fi autorizate să opereze cu o vizibilitate în zbor mai mică de 1500 m, dar nu sub 800 m, dacă evoluează la o viteză care permite să se observe la timp alte aeronave sau orice obstacole pentru a evita coliziunea.

*** Minimele VMC în spațiul aerian de clasa A sunt date piloților cu titlu de informație şi nu implică acceptarea zborurilor VFR în spațiu aerian de clasă A.

5. REGLEMENTARI DE TRAFIC AERIAN

Clasificarea spațiului aerian

Spatiul aerian ATS se clasifică, în concordanță cu porțiunea de spațiu aerian în care se asigură anumite servicii de dirijare şi control sau informare pentru zborul VFR şi/sau IFR, astfel:

- CLASA A – sunt permise zboruri IFR care au asigurată eşalonarea tuturor aeronavelor; Spațiul aerian Clasa A conține:
- Toate rutele ATS din FIR Bucureşti;
- TMA Bucureşti.
- CLASA B – sunt permise zboruri IFR şi VFR cărora li se asigură serviciul de dirijare şi control şi eşalonarea între toate aeronavele; în FIR Bucureşti nu există spațiu aerian desemnat cu Clasa B
- CLASA C – Sunt permise atât zborurile IFR, cât şi zborurile VFR, toate zborurile sunt supuse serviciului de control al traficului aerian, se eşalonează (separă) numai aeronavele care zboară IFR, între ele şi față de cele care zboară VFR, iar zborurile VFR primesc informații despre traficul VFR;

Spațiul aerian Clasa C conține:

- toate Zonele de control de aerodrom (CTR) specificate în FIR Bucureşti;

- CLASA D - sunt permise zboruri IFR şi VFR cărora li se asigură serviciul de dirijare şi control şi eşalonarea între toate aeronavele care zboară IFR şi primesc informații despre zborurile VFR, iar zborurile VFR primesc informații despre toate zborurile IFR şi VFR; Spațiul aerian Clasa D conține toate Zonele de control de aerodrom ale aviației utilitare şi sportive care nu sunt incluse în TMA Bucureşti;
- CLASA E – sunt permise zboruri IFR şi VFR, se aplică serviciul de dirijare şi control al traficului aerian IFR şi li se asigură eşalonare între ele.

Nu sunt obligatorii comunicațiile radio pentru zborurile VFR.

Nu este obligatorie autorizarea ATC pentru zborurile VFR.

Toate zborurile primesc informații de trafic în măsura în care acest lucru este posibil. În FIR Bucureşti nu există spațiu aerian desemnat cu clasa E.

- CLASA F – sunt permise zboruri IFR şi VFR, este asigurat serviciul consultativ de informații de trafic, iar la cerere, toate aeronavele pot beneficia de serviciul de informare a zborurilor.

Nu sunt obligatorii comunicațiile radio pentru zborurile VFR.

Nu este obligatorie autorizarea ATC pentru zborurile IFR şi VFR.

În FIR Bucureşti nu există spațiu aerian desemnat cu clasa F.

- CLASA G – sunt permise zboruri IFR şi VFR şi se asigură, la cerere, pentru toate aeronavele serviciul de informare a zborurilor.

Nu sunt obligatorii comunicațiile radio pentru zborurile VFR.

Nu este obligatorie autorizarea ATC pentru zborurile IFR şi VFR.

Spațiul aerian Clasa G conține întregul spațiu aerian din FIR Bucureşti care nu este desemnat ca având o altă clasă. În acest spațiu se includ şi zonele restricționate

Servicii de control al traficului aerian

Serviciul de trafic aerian: Air traffic service (ATS). Un termen generic desemnând, după caz, serviciul de informare a zborului, serviciul de alarmare, serviciul consultativ de trafic aerian, serviciul de control al traficului aerian (serviciul de control regional, serviciul de control de apropiere sau serviciul de control de aerodrom).

Servicii de informare a zborurilor:

Serviciul de informare a zborurilor constă în furnizarea de informații asupra următoarelor elemente din cuprinsul regiunii de informare a zborurilor (FIR):

- condițiile meteorologice semnificative pentru zbor pe rute şi la aerodromuri;
- modificarea stării aerodromurilor şi instalațiilor acestora;
- oricare alte elemente interesând buna desfăşurare şi asigurare a securității zborului.

Servicii de alarmare:

Proceduri generale de asigurare a serviciului de alarmare:

Serviciul de alarmare se asigură de către:

a) organele de dirijare şi contol de aerodrom (APP, TWR sau APP/TWR) pentru aeronavele aflate în dificultate pe suprafața, în zona respectivelor aerodromuri şi, în cazul zborurilor VFR, în cuprinsul zonei de acoperire radio;

b) organul de trafic aerian însărcinat cu dirijarea şi controlul aeronavelor în regiunea terminală de control Bucureşti (APP) pentru aeronavele aflate în dificultate în porțiunea de spațiu aerian respectivă;

6. RACR – LTMO

Ministerul Transporturilor

Ordin nr. 1074/2008 din 29/08/2008 Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 650 din 12/09/2008 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române "Limitări privind timpul de munca şi cerinte de odihna pentru personalul aeronautic civil navigant -RACR-LTMO", ediția 2/2008

Definiții

1.6. OPS - articole ale Regulamentului Consiliului (CEE) nr. 3.922/91, cu modificările şi completările ulterioare, în special Regulamentul Parlamentului şi al Consiliului (CE) nr. 1.899/2006, subpartea Q a anexei III, pentru care România a adoptat sau a menținut dispoziții proprii, până la instituirea unor norme comunitare bazate pe cunoştințe ştiințifice şi pe cele mai bune practici;

1.7. pauza - o perioadă de timp liberă de orice sarcină, mai scurtă decât un timp de odihnă şi care se consideră timp de serviciu;

Prevederi generale

2.1. Responsabilitățile operatorului

2.1.1. Operatorul trebuie să desemneze o bază de resedință pentru fiecare membru de echipaj. Page 2 of 12 about:blank 19.09.2008

2.1.2. Orice operator trebuie să stabilească scheme privind timpul de serviciu, timpul de serviciu pentru zbor, precum şi timpul de odihnă a membrilor de echipaj.

2.1.3. Orice operator trebuie să se asigure că în planificarea zborurilor sale:

a) sunt respectate limitările privind timpul de serviciu, timpul de serviciu pentru zbor, precum şi timpul de odihnă a personalului aeronautic civil navigant, stabilite în conformitate cu prevederile acestei reglementări şi cu oricare alte prevederi suplimentare emise de Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" pentru menținerea siguranței zborurilor;

b) zborurile sunt planificate astfel încat să se încheie în interiorul perioadelor de timp admise pentru timpul de serviciu pentru zbor, ținându-se cont de timpul necesar pregătirii zborului, zborul propriu-zis şi perioada de timp necesară pentru formalitățile de după încheierea zborului;

c) programul de serviciu al membrilor de echipaj să fie întocmit sş publicat cu suficient timp în avans pentru a permite acestora să îşi organizeze timpul de odihnă.

2.1.4. Operatorul trebuie să considere un timp de notificare minim pentru fiecare membru de echipaj pentru care va ține seama de timpul rezonabil necesar pentru pregătirea plecării la serviciu şi de timpul necesar deplasării membrului de echipaj de la domiciliu sau de la locul unde membrul de echipaj se află în perioada de rezervă la locul unde trebuie să se prezinte pentru serviciu.

2.1.5. La întocmirea planificării privind timpul de serviciu pentru zbor şi timpul de odihnă, operatorii trebuie să țină cont de efectele suprasolicitării/oboselii cumulate prin executarea ciclică a timpului de serviciu pentru zbor maxim/timp de odihnă minim, prin alternarea perioadelor de timp de serviciu de zi cu cele de noapte, precum şi a frecvenței acestora asupra membrilor echipajului.

2.1.6. Operatorul trebuie să stabilească zile libere şi sa notifice despre aceasta, în avans, membrii de echipaj.

2.1.7. Operatorul trebuie să se asigure că timpul de odihnă alocat membrilor de echipaj este suficient pentru a trece peste efectele serviciului anterior şi pentru a fi odihnit până la începerea urmatoarei perioade de serviciu, pentru a opera la un nivel de eficiență şi siguranță satisfacator, indiferent de circumstanțe.

2.1.8. Operatorul trebuie să se asigure că planificarea timpului de serviciu pentru zbor este facută astfel încat să se evite starea de oboseală.

2.1.9. Exceptările de la limitele stabilite în această reglementare, solicitate de operatorul aerian şi aprobate de Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română", trebuie însoțite de aplicarea unor măsuri compensatorii corespunzatoare pentru personalul aeronautic civil navigant.

2.2. Responsabilitățile membrilor de echipaj

2.2.1. Niciun membru de echipaj nu trebuie să opereze o aeronavă dacă se simte obosit sau dacă este constient că starea fizică sau psihică nu îi permite să îşi îndeplinească atribuțiile la standardele cerute, prin aceasta putând pune în pericol siguranța zborului.

2.2.2. Membrii de echipaj trebuie să folosească facilitățile de odihnă oferite, să îşi planifice şi să folosească corespunzator timpul de odihnă.

2.3. Responsabilitățile Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" poate acorda exceptări de la limitele stabilite în această reglementare în condițiile în care se execută operațiuni speciale ori în scopul nevoilor operaționale urgente specifice ale operatorului, dar numai după ce părțile participante la operațiune au stabilit de comun acord condițiile de desfăşurare a acestora. Astfel:

a) o exceptare se poate acorda pentru o perioadă de maximum 3 luni şi poate fi prelungită o singură dată;

b) o exceptare admisă de la prevederile prezente trebuie ca prin măsurile suplimentare luate de operator să asigure un nivel echivalent de siguranță a zborului;

c) orice operator care solicită o exceptare de la prevederile prezentei reglementări trebuie să demonstreze Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" că solicitarea de exceptare produce un nivel echivalent de siguranță a operării. Aceste exceptări vor fi însoțite de măsuri de diminuare a riscurilor, dacă este cazul;

d) în evaluarea unor astfel de solicitări, Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" are în vedere practicile şi recomandările general agreate de organismele de aviație civilă.

CAPITOLUL 3

Limite ale timpului de serviciu pentru zbor

3.1. Prevederile prezentului capitol nu se aplică operațiunilor de zbor cu un singur pilot, serviciilor medicale de urgență, operațiunilor de lucru aerian şi zborurilor-şcoală, care sunt tratate la cap. 11 şi 12 ale prezentei reglementări.

3.2. Orice operator trebuie să prevadă înainte de începerea zborului un timp de pregătire suficient care să asigure în mod realist timpul necesar pentru pregătirea zborului şi pentru îndeplinirea îndatoririlor privind siguranța zborului, aşa cum au fost aprobate de Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română".

3.3. Limite zilnice

3.3.1. Într-o perioadă de 24 de ore consecutive timpul de serviciu pentru zbor este de maximum 13 ore.

3.3.2. Limita zilnic va fi redusă cu câte 30 de minute pentru fiecare sector, începând cu al treilea sector, dar nu mai mult de doua ore. Page 3 of 12 about:blank 19.09.2008

3.3.3. Limite datorate ferestrei de reducere circadiană:

a) în situația în care timpul de serviciu pentru zbor începe în fereastra de reducere circadiană sau conține în totalitate o fereastră de reducere circadiană, limitele maxime prevăzute la pct. 3.3.1 şi, după caz, 3.3.2 vor fi reduse cu valoarea integrală din timpul de serviciu pentru zbor cuprins în fereastra de reducere circadiană, reducerea fiind de minimum o oră, dar nu mai mult de două ore;

b) în situatia în care timpul de serviciu pentru zbor se termină într-o fereastră de reducere circadiană limitele maxime prevăzute la pct. 3.3.1 şi, după caz, 3.3.2 vor fi reduse cu 50% din timpul de serviciu pentru zbor cuprins în fereastra de reducere circadiană.

3.4. Limite zilnice extinse

3.4.1. Limita maximă a timpului de serviciu pentru zbor, stabilită la pct. 3.3, poate fi extinsă cu până la o oră în condițiile impuse de nevoi operaționale ocazionale. Astfel:

a) nu sunt permise extinderi ale timpului de serviciu pentru zborurile care includ 6 sectoare sau mai mult;

b) în situația în care timpul de serviciu pentru zbor intersectează fereastra de reducere circadiană cu pană la doua ore, este admisă extinderea pentru zborul care include maximum 4 sectoare;

c) în situatia în care timpul de serviciu pentru zbor intersectează fereastra de reducere circadiană cu mai mult de două ore, este admisă extinderea pentru zborul care include maximum două sectoare;

d) în orice perioadă de 7 zile consecutive, numărul maxim de extinderi este limitat la două;

e) dacă timpul de serviciu pentru zbor este planificat să includă o extindere, timpii de odihnă minimi de dinainte şi de după zbor sunt majorați cu câte două ore sau, numai timpul de odihnă după zbor, este majorat cu 4 ore. Dacă extinderile sunt folosite

pentru timpi de serviciu pentru zbor consecutivi, suma timpilor de odihnă de dinainte şi de după zbor între cele două operațiuni trebuie să fie cel putin egală cu suma celor 2 timpi de serviciu pentru zbor;

f) în situația în care timpul de serviciu pentru zbor care include o extindere începe între orele 22,00 si 4,59, operatorul va limita timpul de serviciu pentru zbor la 11 ore şi 45 de minute.

3.4.2. Pentru echipajul de cabină însărcinat să îşi desfăşoare activitatea la bordul aeronavei pe întreaga durată a zborului sau pe timpul mai multor zboruri consecutive, timpul de serviciu pentru zbor poate fi extins numai cu diferența dintre timpii de raportare ai echipajului de cabină şi cei ai echipajului de zbor, dar nu mai mult decât timpul de serviciu pentru zbor zilnic extins aplicabil.

3.5. Limite zilnice extinse cu serviciu întrerupt

3.5.1. Limita zilnică maximă a timpului de serviciu pentru zbor, stabilită la pct. 3.3, poate fi extinsă în cazul executării unui serviciu întrerupt, astfel:

Durată întreruperii	Perioada cu care se majorează timpul de serviciu pentru zbor
0 ore-2 ore 59 minute	-
3 ore-6 ore 59 minute	1/2 din perioada de întrerupere
7 ore-9 ore 59 minute	2/3 din perioada de întrerupere

3.5.2. Prevederile paragrafului de mai sus pot fi aplicate de un operator cu următoarele condiții:

a) timpii de serviciu pentru zbor de dinainte şi de după întrerupere/pauză nu sunt mai mari de 10 ore, iar timpul total de serviciu pentru zbor extins conform tabelului de mai sus nu depăşeşte 20 de ore;

b) extinderea timpului de serviciu pentru zbor prin serviciu întrerupt nu este aplicată în cazul în care se utilizează un echipaj de conducere majorat;

c) se asigură condiții corespunzătoare de odihnă dacă pauza depăşeşte 3 ore;

d) între orice perioadă de 7 zile consecutive se folosesc maximum două extensii;

e) după perioada de întrerupere se admite efectuarea a maximum două sectoare;

f) după ultimul sector executat, timpul minim de odihnă prevăzut la cap. 5 se majorează cu 6 ore.

3.6. Eficacitatea operaşională

Planificarea zborurilor trebuie să permită realizarea zborurilor în conformitate cu timpul de serviciu pentru zbor maxim permis. Pentru a realiza acest lucru, operatorul trebuie să ia măsurile necesare pentru a modifica programul zborurilor sau planificarea echipajului cel putin acolo unde operarea efectivă conduce la depăşirea TSZ la mai mult de 33% din numărul de operări pe o rută dată într-un sezon.

3.7. Poziționarea

3.7.1. Perioada de timp petrecută pentru poziționare este considerată ca fiind timp de muncă.

3.7.2. Dacă o poziționare este urmată de un timp de serviciu pentru zbor, atunci poziționarea se include in timpul de serviciu pentru zbor fără a fi considerată un sector.

3.7.3. Un sector de poziționare care urmează imediat după un sector operațional va fi luat în calcul pentru determinarea timpului minim de odihnă, aşa cum este definit

în cap. 5. Page 4 of 12 about:blank 19.09.2008

CAPITOLUL 4

Limite cumulative privind timpul de serviciu pentru zbor şi timpul de serviciu

4.1. Limitări cumulative ale timpilor-bloc Orice operator trebuie să se asigure că timpul-bloc total executat al zborurilor pentru care un membru de echipaj este utilizat ca membru de echipaj operativ nu depăşeşte:

a) 900 de ore de zbor într-un an calendaristic;

b) 100 de ore de zbor în oricare 28 de zile consecutive.

4.2. Cumularea timpului de serviciu

Orice operator trebuie să se asigure că timpul total de serviciu efectuat de un membru de echipaj nu depăşeşte:

a) 60 de ore în oricare 7 zile consecutive;

b) 190 de ore în oricare 28 de zile consecutive, iar timpul total de muncă anual executat al membrilor de echipaj nu depăşeşte 2.000 de ore într-un an calendaristic.

CAPITOLUL 5

Timpul de odihnă

5.1. Timpul de odihnă minim

5.1.1. Timpul de odihnă minim care trebuie să i se acorde unui membru de echipaj înainte de începerea unui timp de serviciu pentru zbor de la baza de reşedintă trebuie să fie cel putin la fel de lung ca timpul de serviciu pentru zbor anterior sau de 12 ore, oricare este mai mare.

5.1.2. Timpul de odihnă minim care trebuie să i se acorde unui membru de echipaj înainte de începerea unui serviciu pentru zbor dintr-o locație diferită de baza de resedință trebuie să fie cel putin la fel de lung cu timpul de serviciu pentru zbor anterior sau de 10 ore, oricare este mai mare, cu condiția ca operatorul să asigure membrului de echipaj minimum 8 ore de somn neântrerupt, luând în considerare timpul de deplasare, precum şi timpul necesar pentru alte necesități fiziologice; responsabilitatea privind folosirea timpului de odihnă revine membrului de echipaj.

5.1.3. Timpul de odihna minim stabilit la pct. 5.1.1 si 5.1.2 trebuie să cuprindă cel putin 8 ore în intervalul 22,00-8,00, ora locală, dacă diferența dintre locul unde a fost efectuat timpul de odihnă anterior şi timpul de odihnă actual este mai mare de 3 fuse orare.

5.1.4. Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" poate să acorde exceptări privind reducerea timpului de odihnă minim.

5.1.5. În susținerea solicitării pentru exceptare, operatorii aerieni vor demonstra Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română", prin experiența operațională proprie şi rezultate ştiințifice în domeniu, ca reducerea timpului de odihnă minim nu va aduce prejudicii siguranței zborului.

5.2. Timpi de odihnă

5.2.1. Într-un interval de 7 zile consecutive, operatorul trebuie să asigure un timp de odihnă săptamânal minim de 36 de ore, care să includă două nopți locale; între două începuturi succesive a 2 timpi de odihnă nu trebuie să treacă mai mult de 168 de ore

5.2.2. Orice operator trebuie să se asigure că membrii de echipaj beneficiază în fiecare an calendaristic de cel putin 96 de zile locale libere de orice sarcini. Perioada de rezervă şi concediul de odihnă minim legal nu pot fi luate în calculul acestor 96 de zile.

CAPITOLUL 11

Limite speciale ale timpului de serviciu pentru zbor şi ale timpului-bloc, pentru serviciul medical de urgență, operațiuni de lucru aerian şi zboruri-scoală cu avioane

11.1. Timpul de serviciu pentru zbor şi timpul-bloc zilnic maxim admis pentru echipajul care execută operațiuni de lucru aerian, servicii medicale de urgență şi zboruri-scoală cu avioane sunt limitați, în funcție de ora locală la care începe operațiunea, după cum urmează:

14.2. Membrii de echipaj care efectuează zboruri repetate de scurtă durată/sectoare reduse, zboruri-navetă, zboruri-scoală cu o medie de 10 sau mai multe aterizări pe oră - şi zboruri în misiuni aviochimice, indiferent de numărul de aterizări pe oră, trebuie să facă o pauză la sol, în exteriorul avionului, de minimum 60 de minute la fiecare 3 ore de zbor.Page 7 of 12 about:blank 19.09.2008

14.3. În cazul în care anumite operațiuni sunt executate în condiții de activitate întreruptă, fără a se asigura facilități corespunzatoare pentru odihnă, limitările de timp de serviciu pentru zbor şi, respectiv, de timp bloc aplicabile sunt cele corespunzătoare condițiilor mai restrictive

14.4. Limitele admise nu trebuie să depăşească limitele prevăzute la pct. 11.1, dar, în funcție de condițiile specifice de operare, operatorul poate stabili restricții suplimentare.

11.5. În interesul creşterii siguranței şi eficientei operațiunilor de zbor, operatorul aerian va putea utiliza timpul de serviciu pentru zbor întrerupt dacă dispune la baza de operare de condițiile necesare asigurării odihnei echipajului. Durata întreruperii timpului de serviciu pentru zbor nu va fi mai mică de 3 ore. În aceste condiții, timpul de serviciu pentru zbor va putea fi majorat cu maximum 3 ore şi timpul de zbor cu două ore, într-o zi.

CAPITOLUL 12

Limite speciale ale timpului de serviciu pentru zbor şi ale timpului-bloc, operațiuni de lucru aerian şi zboruri şcoală cu elicoptere

12.1. Timpul de serviciu pentru zbor şi timpul-bloc zilnic maxim admis pentru echipajul care execută operațiuni de lucru aerian şi zboruri-scoală cu elicoptere sunt limitați, în funcție de ora locală la care începe operațiunea .

12.2. Membrii de echipaj care efectuează zboruri repetate de scurtă durată/sectoare reduse, zboruri la platforme de foraj, zboruri-navetă, zboruri-şcoală - cu o medie de 10 sau mai multe aterizări pe oră – şi zboruri în misiuni aviochimice indiferent de numărul de aterizări pe oră - trebuie să facă o pauză la sol, în exteriorul elicopterului, de minimum 60 de minute la fiecare 3 ore de zbor.

12.3. În condițiile executării unor misiuni complexe transport de încărcături suspendate, operațiuni cu macaraua etc. - operatorul va preciza perioada maximă continuă a operațiunii.

12.4. Limitele admise nu vor depăşi limitele prevăzute la pct. 12.1, dar în funcție de natura şi condițiile specifice de operare, operatorul poate stabili restricții suplimentare.

12.5. După fiecare 3 ore de operare la platformele de foraj, în condiții meteo combinate -vizuale/instrumentale - sau numai instrumentale, operatorul va asigura echipajului un timp de odihnă de 60 de minute, liber de orice sarcini de serviciu.

12.6. În interesul creşterii siguranței şi eficienței operațiunilor de zbor, operatorul aerian va putea utiliza timpul de serviciu pentru zbor întrerupt dacă dispune la baza de operare de condițiile necesare asigurării odihnei echipajului. Durata întreruperii timpului de serviciu pentru zbor nu va fi mai mică de 3 ore. În aceste condiții, timpul de serviciu pentru zbor va putea fi majorat cu maximum două ore şi timpul de zbor cu o oră, într-o zi.

CAPITOLUL 13

13.1. Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" autorizează o operațiune pe baza timpului de serviciu pentru zbor zilnic extins prin includerea unei pauze, la cererea operatorilor aerieni, numai cu respectarea următoarelor cerințe specifice:

13.1.1. Limita zilnică maximă a timpului de serviciu pentru zbor stabilită la OPS 1.1105 (1.3), (1.4) si (1.5) poate fi extinsă în cazul executării unui serviciu întrerupt, astfel:

Durata întreruperii	Perioada cu care se majorează timpul de serviciu pentru zbor zilnic
0 ore-2 ore 59 minute	-
3 ore-6 ore 59 minute	1/2 din perioada de întrerupere
7 ore-9 ore 59 minute	2/3 din perioada de întrerupere

13.1.2. Prevederile paragrafului de mai sus pot fi aplicate de un operator cu urmatoarele condiții:

a) timpii de serviciu pentru zbor de dinainte şi de după întrerupere/pauză nu sunt mai mari de 10 ore iar timpul total de serviciu pentru zbor extins conform tabelului de mai sus nu depăşeşte 20 de ore;

b) extinderea timpului de serviciu pentru zbor prin serviciu întrerupt nu este aplicată în cazul în care se utilizează un echipaj majorat;

c) se asigură condiții corespunzatoare de odihnă şi cazare dacă pauza depăşeşte 3 ore;

d) în orice perioadă de 7 zile consecutive se folosesc maximum două extensii;

e) după perioada de întrerupere pot fi executate maximum 2 sectoare;

f) după ultimul sector executat, timpul minim de odihnă prevăzut la OPS 1.1110 se majorează cu 6 ore.

13.2. La solicitarea unui operator aerian, în condițiile respectării prevederilor din OPS 1.1090 (5.1), Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" poate acorda exceptări de la prevederile acestui articol. Pentru a obține extinderi, în alte condiții decat cele stabilite de Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" prin cerințe specifice, operatorii trebuie să demonstreze acesteia, folosind experiența operațională şi ținând cont de alți factori relevanți, cum ar fi cunoştințele ştiințifice actuale, ca cererea lor de extindere a timpului de serviciu pentru zbor zilnic permite asigurarea unui nivel echivalent de siguranță.

CAPITOLUL 14

Cerințe naționale emise în conformitate cu art. 8(4) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.922/91 privind armonizarea cerințelor tehnice şi a procedurilor administrative în domeniul aviației civile pentru OPS 1.1110 - Timpul de odihnă.

14.1. Timpul de odihnă minim stabilit la paragrafele OPS 1.1110 (1.1) şi (1.2) trebuie să cuprindă cel putin 8 ore în intervalul 22,00-8,00 ora locală, dacă diferența

dintre locul unde a fost efectuat timpul de odihnă anterior şi timpul de odihnă actual este mai mare de 3 fuse orare.

14.2. Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" poate să acorde exceptări privind reducerea timpului de odihn.

7. STATUTUL PERSONALULUI NAVIGANT

L E G E NR. 223 / 2007 privind Statutul personalului aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă din România Parlamentul României adoptă prezenta lege.

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Art. 1. – Prezenta lege reglementează Statutul personalului aeronautic civil navigant profesionist, activitățile aeronautice civile îndeplinite de categoriile de personal aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă din România, precum şi drepturile şi îndatoririle acestora.

Art. 2. – Prevederile prezentei legi se aplică personalului aeronautic civil navigant profesionist din România, care posedă documente nominale individuale de certificare, licență, atestate, autorizări şi altele asemenea, eliberate sau recunoscute de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

Art. 3. – Personalul aeronautic civil navigant profesionist este categoria profesională din aviația civilă care, după absolvirea unei forme de învățământ recunoscute şi certificate de către instituțiile abilitate ale statului, obține licență şi calificare pe tip/clasă de aeronavă civilă, emise sau recunoscute de Autoritatea Aeronautică Civilă Română, având atribuții la bordul unei aeronave civile în timpul zborului şi este remunerat pentru executarea de activități aeronautice civile, în baza unui contract individual de muncă încheiat cu un angajator având sediul sau filială în România.

Art. 4. – În sensul prezentei legi, categoriile de personal aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă din România sunt următoarele:

a) piloți – membrii unui echipaj de zbor, calificați pe tip sau clasă de aeronavă civilă, care dețin o licență obținută în urma absolvirii unei forme de învățământ recunoscute şi certificate de către instituțiile abilitate ale statului şi care le permite să piloteze o aeronavă civilă în operațiuni de zbor. La comanda aeronavei civile pot fi:

1. pilotul comandant este pilotul prim, membru al echipajului de conducere la bordul unei aeronave civile, care răspunde de îndeplinirea misiunii de zbor în deplină siguranță şi îşi exercită dreptul de comandă asupra întregului echipaj, în conformitate cu reglementările aeronautice specifice în vigoare;

2. copilotul este pilotul secund, altul decât pilotul comandant, membru al echipajului de conducere, care operează la bordul unei aeronave civile pentru care este necesar mai mult de un pilot, conform tipului de aeronavă civilă certificat sau regulilor de operare, în conformitate cu reglementările aeronautice specifice în vigoare;

b) navigatori, mecanici şi/sau ingineri de bord naviganți şi operatori radionaviganți – membrii unui echipaj de zbor, care dețin o licență obținută în urma absolvirii unei forme de învățământ recunoscute şi certificate de către instituțiile abilitate ale statului şi care execută, la bordul unei aeronave civile, activități de exploatare tehnică în zbor, ce ajută la conducerea tehnică a aeronavei în operațiuni de zbor;

c) însoțitori de bord – membrii unui echipaj de zbor, calificați pe tip de aeronavă civilă, cu licență, în conformitate cu reglementările aeronautice specifice în vigoare, care execută la bordul unei aeronave civile activități cu privire la siguranța pasagerilor şi aeronavei, fără a participa la conducerea acesteia;

d) paraşutişti – personalul aeronautic civil calificat pe tip de paraşută, cu licență, în conformitate cu reglementările aeronautice specifice în vigoare, care execută salturi cu paraşuta şi este responsabil de pregătirea operațională, planificarea, comanda şi dirijarea salturilor şi a zborurilor cu paraşuta;

e) ingineri de recepție şi control aeronave – personalul tehnic calificat pe tip de aeronavă civilă, cu licență, în conformitate cu reglementările aeronautice specifice în vigoare, care execută activități de control tehnic în zbor, în vederea constatării stării de navigabilitate a unei aeronave civile;

f) ingineri de recepție şi control mijloace PNA-TC – personalul tehnic calificat, cu licență, în conformitate cu reglementările aeronautice specifice în vigoare, care execută activități de verificare în zbor a funcționării mijloacelor de comunicații, navigație şi supraveghere aflate la sol;

g) personal de inspecție în zbor – personalul aeronautic civil navigant, cu licență, care execută activități de inspecție, supraveghere şi control în zbor a operațiunilor aeriene, de examinare a personalului aeronautic civil navigant, în scopul supervizării siguranței zborului, certificării agenților aeronautici civili, personalului aeronautic civil navigant şi a tehnicii aeronautice, precum şi inspecția de siguranță a zborului.

Art. 5. – Orice altă persoană aflată la bordul unei aeronave civile care nu are atribuții la bord în timpul zborului, conform calificării şi licenței deținute, este considerată pasager şi nu are calitatea de personal aeronautic civil navigant.

Art. 6. – (1) Personalul aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă desfăşoară activitățile prevăzute la

art. 7. (2) Condițiile de muncă în care îşi desfăşoară activitatea personalul aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă sunt condiții speciale de muncă.

Art. 7. – (1) Activitățile aeronautice civile executate de personalul aeronautic civil navigant profesionist cuprind:

a) operațiuni de transport aerian public de pasageri, bagaje, mărfuri şi/sau poştă;

b) pregătirea şi executarea zborurilor cu aeronave civile şi a paraşutărilor în scopuri civile;

c) controlul aeronavei înainte de executarea zborurilor cu aeronave civile şi asigurarea tehnică a paraşutărilor în scopuri civile;

d) planificarea, organizarea şi executarea zborurilor tehnice, de recepție şi control şi a zborurilor de licențiere a tehnicii de zbor aeronautice civile;

e) operațiuni de lucru aerian, efectuate pentru nevoile industriei, agriculturii, silviculturii, sănătății publice şi protecției mediului;

f) pregătirea şi executarea zborurilor de acrobație şi de antrenament, precum şi a zborurilor în cadrul mitingurilor de aviație;

g) zboruri de căutare, salvare, cercetare ştiințifică, fotografiere, monitorizare şi publicitate;

h) zboruri de verificare şi calibrare a mijloacelor de protecție a navigației aeriene aflate la sol;

i) zboruri de şcoală şi de antrenament;

j) zboruri de agrement şi turism;

k) executarea zborurilor, în scopul colectării şi analizei informațiilor meteo şi a prognozelor meteorologice pentru rutele de zbor, zonele aeroporturilor civile, terenurilor şi platformelor de

decolare-aterizare folosite de aeronavele civile;

l) executarea misiunilor de căutare şi salvare a aeronavelor aflate în dificultate;

m) zboruri de urgență, sanitare, de stingere a incendiilor şi intervenție la calamități;

n) zboruri de supraveghere a conductelor de petrol sau gaze naturale, a liniilor de înaltă tensiune, a traficului rutier şi altele asemenea;

o) zboruri speciale şi zboruri efectuate în alte scopuri, aprobate de Ministerul Transporturilor;

p) executarea activităților de instruire, examinare şi control al personalului aeronautic civil navigant profesionist, în vederea obținerii calificărilor şi autorizărilor inițiale şi suplimentare, precum şi acordării, reînnoirii şi revalidării licenței de zbor;

q) executarea activităților de control, supraveghere, inspecție şi autorizare a operatorilor aerieni şi a operațiunilor aeronautice civile de zbor desfăşurate de aceştia;

r) orice alte activități legate de atestarea şi operarea aeronavelor civile, precum şi de pregătirea, certificarea şi licențierea personalului aeronautic civil profesionist.

(2) Activitățile aeronautice civile executate de personalul aeronautic civil navigant profesionist, reglementate prin prezentul Statut, se completează cu prevederile cuprinse în Codul aerian civil.

Art. 8. – Controlul, supravegherea şi inspecția activităților aeronautice civile efectuate de toate categoriile de personal aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă din România se execută de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

CAPITOLUL II

Personalul aeronautic civil navigant profesionist

Art. 9. – Personalul aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă din România se încadrează pe funcții îndeplinite la bordul aeronavei civile, corespunzător pregătirii, licenței şi calificărilor deținute, aşa cum este prevăzut în prezentul Statut şi în reglementările aeronautice în vigoare.

Art. 10. – Personalul aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă, prin natura atribuțiilor funcționale specifice profesiei îndeplineşte sarcini sau misiuni privind programarea,

organizarea, desfăşurarea, pregătirea şi efectuarea zborului, controlul, inspectarea şi supravegherea activităților de zbor, instruirea şi examinarea personalului aeronautic civil navigant, exploatarea tehnică la sol şi în zbor a aeronavelor civile, folosirea corespunzătoare a echipamentelor aeronavelor civile şi a mijloacelor pentru protecția navigației aeriene, precum şi analiza situației meteorologice, în vederea executării zborului în deplină siguranță.

Art. 11. – Pentru a-şi îndeplini sarcinile specifice la bordul unei aeronave civile, personalul aeronautic civil navigant profesionist trebuie să posede documente nominale individuale de certificare, licență, atestate şi/sau autorizări în termen de valabilitate, eliberate sau recunoscute de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

Art. 12. – Constituirea piloților în echipaj de conducere a unei aeronave civile se face prin ordin de misiune, pe baza manualului de operare în zbor al acesteia, funcțiile îndeplinite la bord fiind cele de pilot comandant şi de copilot. În cazul în care manualul de operare în zbor al unei aeronave civile prevede un singur pilot, acesta este şi comandantul aeronavei respective.

Art. 13. – Membrii unui echipaj care execută o misiune de zbor la bordul unei aeronave civile sunt nominalizați de către angajator/operator aerian, prin planul de zbor, ținând cont de calificarea deținută de fiecare dintre aceştia pentru categoria, clasa şi tipul de aeronavă civilă respectivă, având licența de zbor termen de valabilitate.

Art. 14. – Funcția de comandant de aeronavă civilă este îndeplinită de pilotul comandant, desemnat de către angajatorul/operatorul aerian pentru fiecare zbor în parte, cu excepția cazurilor când, prin reglementări speciale, se prevede altfel. Calitatea de comandant de aeronavă civilă se exercită din momentul începerii misiunii de zbor şi până la terminarea acesteia.

Art. 15. – (1) În cazul remorcării altei aeronave civile, comandantul aeronavei civile care remorchează este comandantul acestora până la declanşarea lor.

(2) Când în echipajul unei aeronave civile se află doi piloți comandanți, unul dintre ei va fi nominalizat în funcția de comandant al aeronavei, iar celălalt pilot comandant va fi responsabil de pilotarea aeronavei.

(3) Dacă în echipajul unei aeronave civile se află un pilot comandant instructor şi un pilot comandant, în funcția de comandant al aeronavei va fi desemnat pilotul commandant instructor, iar pilotul comandant va fi responsabil de conducerea aeronavei.

Art. 16. – Personalul aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă se încadrează şi promovează pe categorii şi pe funcții, conform pregătirii profesionale, calificării deținute şi aptitudinilor specifice necesare şi dovedite, potrivit competenței profesionale a fiecăruia.

Art. 17. - Drepturile de salarizare ale personalului aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă din România, cuprinzând salarii, indemnizații de zbor, sporuri şi alte adaosuri, precum şi drepturile specifice privind concediul de odihnă suplimentar, concediul de recuperare, diurnă de deplasare, condiții de cazare, alimentație de întărire şi protecție a organismului, asigurare de sănătate, asigurare de viață, asigurare de accidente pe durata executării misiunilor de zbor şi alte drepturi specifice se acordă de către angajator, diferențiat, pe categorii de personal, în funcție de: calificările şi licențele deținute, activitățile şi misiunile executate, condițiile de muncă specifice, nivelul de pregătire profesională, funcția deținută la bordul aeronavei civile, responsabilitățile acordate şi riscul asumat.

CAPITOLUL III

Pregătirea şi certificarea personalului aeronautic civil navigant profesionist

Art. 18. – Categoriile de personal aeronautic civil navigant profesionist supuse certificării, precum şi documentele de certificare obligatorii pentru exercitarea activităților aeronautice civile sunt stabilite prin reglementări emise de către Ministerul Transporturilor sau de organizațiile internaționale de aviație civilă la care România este parte.

Art. 19. – (1) Personalul aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă se pregăteşte în țară sau în străinătate, în şcoli şi institute de specialitate, centre de instruire sau perfecționare şi institute de învățământ superior acreditate, autorizate sau recunoscute în acest sens de autoritățile competente, potrivit legii.

(2) Pentru personalul aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă care a obținut documente nominale de certificare, licență, atestare sau autorizări în străinătate, este necesar ca aceste documente să fie recunoscute şi acceptate de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, în baza reglementărilor internaționale aplicabile în România.

Art. 20. – Specialitățile, criteriile de selecționare, durata de şcolarizare şi formele concrete de pregătire sunt stabilite şi/sau recunoscute de către Ministerul Transporturilor, prin Autoritatea Aeronautică Civilă Română, conform reglementărilor internaționale aplicabile în România.

Art. 21. – Programele de pregătire sunt avizate sau, după caz, aprobate de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, care stabileşte şi procedurile de echivalare şi criteriile de 9 certificare a pregătirii, calificării, perfecționării şi licențierii acestei categorii de personal, prin cursuri efectuate în țară sau în străinătate, în unități care funcționează pe baza unei autorizări sau echivalări emise de către aceasta.

Art. 22. – Procedurile de echivalare a studiilor piloților profesionişti, absolvenți ai instituțiilor de învățământ militare sau civile se stabilesc prin reglementări emise de

către Ministerul Transporturilor, Ministerul Apărării şi Ministerul Educației, Cercetării şi Tineretului.

Art. 23. – Autoritatea Aeronautică Civilă Română este organul unic care eliberează, revalidează, echivalează, reînnoieşte, preschimbă, recunoaşte/acceptă, suspendă sau revocă documentele de certificare şi licențiere pentru personalul aeronautic civil navigant profesionist.

Art. 24. – Calificările personalului aeronautic civil navigant profesionist, din punct de vedere al licenței de zbor, sunt:

a) pilot de transport de linie – ATPL;
b) pilot comercial aeronave – CPL şi/sau planoare – SPL;
c) navigator aerian;
d) mecanic navigant;
e) operator radionavigant;
f) însoțitor de bord;
g) paraşutist;
h) inginer de recepție şi control aeronave;
i) inginer de recepție şi control mijloace PNA-TC.

Art. 25. – În funcție de calificările de tip, piloții profesionişti pot opera:

a) avioane pentru care echipajul minim de conducere este mai mare de un pilot – MPA;
b) avioane multimotor – ME;
c) avioane cu masa maximă de decolare mai mare de 2300 kg;
d) avioane cu tracțiune cu turbine – JET/T;
e) elicoptere.

Art. 26. – Calificările de clasă ale piloților se stabilesc numai pentru avioane monomotor cu piston SEP(L), cu greutate maximă la decolare de 2300 kg, certificate pentru a opera cu un singur pilot.

Art. 27. – Calificările superioare şi autorizările, care se înscriu în documentul de licență pentru zbor, sunt:

A. calificări superioare:
a) pilot-instructor de zbor;
b) pilot de încercare, recepție şi control;
c) pilot-instructor de antrenament pe rută şi/sau instructor de simulator – TRI/SFI;
d) instructor pentru categoriile de personal aeronautic civil navigant, altele decât piloți;
e) paraşutist-recepție şi control şi/sau încercător.

B. autorizări pentru operațiuni speciale:
a) zbor instrumental – IR, care include şi minima autorizată;
b) lucru agricol;
c) aerofotogrametrie;
d) remorcaj;
e) lansare paraşutişti;
f) lansare planor cu automosorul;
g) zbor cu elicopterul în condiții meteo instrumentale;
h) operare elicopter pe mare – off shore operations;
i) operare elicopter cu încărcătură suspendată.

C. autorizări speciale:
a) zboruri de antrenament special;
b) zboruri de testare a aeronavelor, motoarelor sau echipamentelor;
c) zboruri cu scop nelucrativ;
d) zboruri în care nu se transportă pasageri sau mărfuri.

D. autorizare de control tehnic-aeronave, pentru piloți şi mecanici naviganți, în scopul executării zborurilor tehnice de verificare, ca urmare a efectuării unor programe de întreținere a aeronavelor civile.

E. autorizare de examinator, pentru toate categoriile de personal aeronautic civil navigant profesionist, în scopul conducerii examinărilor practice în zbor.

Art. 28. – Certificarea licenței de zbor, a calificărilor şi autorizărilor personalului aeronautic civil navigant profesionist se face de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, prin următoarele documente cu termen de valabilitate:

a) licență de pilot de transport de linie – ATPL;

b) licență de pilot comercial aeronave – CPL şi/sau planoare – SPL;

c) licență de navigator aerian;

d) licență de mecanic navigant;

e) licență de operator radionavigant;

f) licență de însoțitor de bord;

g) licență de paraşutist;

h) licență de inginer de recepție şi control aeronave;

i) licență de inginer de recepție şi control mijloace PNA-TC;

j) certificat de calificare de tip şi clasă;

k) certificat medical clasa 1 pentru piloți, navigatori şi mecanici naviganți;

l) certificat medical clasa a 2-a pentru operatori radionaviganți, însoțitori de bord, paraşutişti, ingineri de recepție şi control aeronave şi ingineri de recepție şi control mijloace PNA-TC;

m) certificat general de operatori radiotelefonist;

n) certificat pentru calificări superioare şi autorizări.

Art. 29. – Admiterea la zbor a personalului aeronautic civil navigant profesionist, în vederea exercitării profesiei, este permisă numai după efectuarea pregătirii, examinării şi certificării corespunzătoare de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română. Certificatele personalului aeronautic civil navigant profesionist sunt documente nominale individuale, obligatorii pe întreaga durată a desfăşurării activității ca personal aeronautic civil navigant profesionist.

Art. 30. – (1) Conform reglementărilor emise de organizațiile internaționale la care România este parte, documentele nominale individuale de calificare şi licență pentru piloți conțin, în mod obligatoriu, următoarele elemente:

a) cu majuscule: numele statului şi al autorității aeronautice civile;

b) cu majuscule accentuate: denumirea documentului nominal de calificare;

c) cu cifre arabe: numărul curent al licenței acordate de autoritatea aeronautică civilă;

d) cu caractere romane: numele integral al deținătorului;

e) adresa deținătorului;

f) cetățenia deținătorului;

g) semnătura deținătorului;

h) autoritatea şi, acolo unde este necesar, condițiile în care licența este emisă;

i) certificarea valabilității licenței şi a drepturilor conferite de deținerea respectivei calificări;

j) semnătura funcționarului care a emis licența şi data emiterii acesteia;

k) sigiliul sau ştampila autorității care a emis licența;

l) tipuri de calificări;

m) specificații referitoare la limitări ale aplicabilității calificării respective, validări, echivalări, restricții şi altele asemenea;

n) alte detalii necesare.

(2) Pentru celelalte categorii de personal aeronautic civil navigant profesionist, elementele înscrise în documentele nominale individuale de certificare şi licențiere se stabilesc prin reglementări emise de către Ministerul Transporturilor.

Art. 31. – (1) Documentele nominale individuale de certificare şi licențiere, înregistrările întocmite de angajator privind evidența activității de zbor şi carnetul individual de zbor ale personalului aeronautic civil navigant profesionist sunt documente care atestă calitatea de personal aeronautic civil navigant profesionist şi vor fi luate în considerare la stabilirea vechimii în muncă şi încadrării în grupa de muncă.

(2) Activitatea desfăşurată ca personal aeronautic civil navigant profesionist se încadrează în grupă specială de muncă.

Art. 32. – Suspendarea documentelor nominale individuale de certificare şi licențiere ale personalului aeronautic civil navigant profesionist se poate aplica, pe o durată de până la 6 luni, de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, atunci când se constată, în urma unei examinări pe baza reglementărilor aeronautice specifice, lipsuri majore în pregătirea profesională sau abateri de la reglementările aeronautice civile. Pe durata inaptitudinii medicale temporare sau la expirarea termenului de valabilitate a licenței, documentele nominale individuale de certificare şi licențiere sunt suspendate de drept.

Art. 33. – Revocarea documentelor nominale individuale de certificare şi licențiere a personalului aeronautic civil navigant profesionist se poate face numai de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română, pentru următoarele motive:

a) inaptitudine psiho-fizică definitivă;

b) incompetență profesională, dovedită pe baza procedurilor cuprinse în reglementările aeronautice specifice;

c) abateri grave de la reglementările aeronautice, cu efecte majore în siguranța zborului sau circulației aeriene, dovedite pe baza procedurilor cuprinse în reglementările aeronautice specifice.

Art. 34. – Documentele nominale individuale de certificare, licențiere, atestare şi autorizare ale personalului aeronautic civil navigant profesionist se emit de către Autoritatea Aeronautică 14 Civilă Română, pe baza reglementărilor specifice de aviație civilă propuse de Autoritatea Aeronautică Civilă Română şi aprobate de către Ministerul Transporturilor, în funcție de necesitățile impuse de evoluția tehnicii aeronautice şi a concepției de exploatare la sol şi în zbor a aeronavelor civile.

CAPITOLUL IV

Îndatoririle personalului aeronautic civil navigant profesionist

Art. 35. – Personalul aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă din România are următoarele îndatoriri:

a) să dovedească o înaltă competență şi etică profesională;

b) să dobândească o temeinică pregătire profesională şi să prezinte un interes continuu în perfecționarea cunoştințelor impuse de evoluția tehnicii aeronautice şi a concepțiilor noi de exploatare la sol şi în zbor a aeronavelor civile;

c) să cunoască şi să respecte Codul aerian civil şi toate reglementările aeronautice specifice în vigoare, astfel încât activitățile aeronautice să se desfăşoare cu eficiență şi în deplină siguranță a zborului;

d) să dea dovadă de disciplină în îndeplinirea sarcinilor şi îndatoririlor de serviciu.

Art. 36. – În timpul pregătirii şi desfăşurării activității de zbor, personalul aeronautic civil navigant profesionist are următoarele obligații principale:

a) să-şi însuşească temeinic cunoştințele şi să-şi formeze deprinderile practice necesare, pentru a fi în măsură să asigure un grad ridicat de siguranță a zborului şi

calitate a acțiunilor sale, în concordanță cu licența de zbor, calificările şi autorizările dobândite şi înscrise în documentele nominale individuale de certificare şi licențiere;

b) să execute, prompt şi sigur, sarcinile ce decurg din funcția pe care o îndeplineşte la bordul aeronavei civile;

c) să cunoască şi să aplice corect legislația aeronautică internă şi internațională, reglementările, normele şi instrucțiunile specifice activității de zbor din aviația civilă;

d) să cunoască tehnica aeronautică din dotare şi să respecte procedurile tehnice de exploatare, cerințele de siguranță şi de calitate stabilite pentru activitatea pe care o desfăşoară;

e) să respecte normele specifice de securitate şi sănătate în muncă, de apărare împotriva incendiilor şi pentru situații de urgență şi să acționeze pentru prevenirea accidentelor de muncă;

f) să se prezinte la examenele medicale periodice şi să comunice şefilor ierarhici, în timp util, despre inaptitudinea medicală temporară;

g) să prevină orice faptă care ar putea pune în pericol siguranța transportului aerian, viața personalului, a călătorilor sau securitatea aeronavei civile;

h) să aducă la cunoştința conducătorilor ierarhici orice nereguli, abateri sau lipsuri în exploatarea la sol şi în zbor a aeronavei civile, echipamentelor şi instalațiilor aeroportuare, precum şi abaterile de la regulile stabilite pentru buna funcționare a activității de zbor;

i) să se prezinte la serviciu la solicitarea organelor competente, în cel mai scurt timp, pentru prevenirea sau înlăturarea efectelor unor calamități, avarii sau grave defecțiuni;

j) să contribuie la îmbunătățirea continuă a procesului de instruire, la creşterea eficienței şi calității învățământului şi pregătirii specifice activității de zbor, pentru formarea unui înalt standard profesional, în limita competențelor acordate;

k) să execute toate atribuțiile ce le revin conform fişei postului, în temeiul reglementărilor aeronautice specifice în vigoare şi prevederilor regulamentelor de ordine interioară pentru locurile specifice de muncă;

l) să aplice, la locul de muncă, regulile stabilite privind normele de pază şi securitate în aviația civilă, precum şi regulile de acces în zonele cu acces limitat, condiționat sau interzis;

m) să poarte, cu demnitate, uniforma cu toate însemnele companiei/instituției sau echipamentul de lucru stabilit pe timpul executării misiunilor de zbor;

n) să nu consume băuturi alcoolice în timpul serviciului sau substanțe psihoactive;

o) să nu execute misiuni de zbor, atunci când se simte oboist sau starea sa de sănătate nu îi permite să desfăşoare activități de zbor în deplină siguranță sau când se află sub influența băuturilor alcoolice;

p) să păstreze asupra sa, pe perioada executării misiunilor de zbor, documentele nominale individuale de certificare şi licențiere, precum şi certificatele medicale valabile.

Art. 37. – Față de obligațiile generale şi cele specifice desfăşurării activității de zbor în deplină siguranță, comandantul aeronavei civile răspunde de pregătirea şi executarea în siguranță a fiecărei misiuni de zbor, având următoarele drepturi, obligații şi răspunderi:

A. Să refuze decolarea aeronavei civile, dacă constată:

a) nereguli cu privire la starea tehnică a aeronavei, motoarelor, instalațiilor şi aparaturii de bord;

b) lipsa documentelor obligatorii ale aeronavei, valide, la bordul acesteia;

c) starea psiho-fizică necorespunzătoare executării misiunii de zbor sau pregătirea necorespunzătoare a membrilor echipajului;

d) lipsa alimentării corespunzătoare şi suficiente a aeronavei cu carburanți şi lubrifianți, pentru misiunea de zbor stabilită;

e) neîndeplinirea condițiilor cerute de manualul de operare în zbor a aeronavei şi reglementările aeronautice specifice, cu privire la încărcătură şi corecta ei repartizare la bord;

f) orice alte nereguli care ar putea să pună în pericol siguranța zborului.

B. În timpul misiunii de zbor, răspunde față de entitatea care i-a încredințat aeronava şi misiunea, de executarea acesteia în 17 bune condiții, de respectarea strictă a dispozițiilor Codului aerian civil, de comportarea şi disciplina echipajului în zbor şi la sol, precum şi de exploatarea şi păstrarea aeronavei civile în bune condiții de zbor.

C. În timpul zborului, are jurisdicție asupra întregului personal aeronautic civil aflat la bord, iar dispozițiile date de acesta în timpul zborului trebuie executate întocmai de toate persoanele îmbarcate la bordul aeronavei civile.

D. În caz de pericol, să ia toate măsurile pentru salvarea pasagerilor, echipajului, încărcăturii şi aeronavei civile, iar în cazul unui accident de zbor îşi menține toate îndatoririle, până când autoritatea în drept îl eliberează de atribuțiile ce îi revin în legătură cu misiunea pe care o îndeplineşte cu acea aeronavă.

E. Să întreprindă toate demersurile necesare, la sol, în cazul unei rețineri a aeronavei civile sau în cazul unor măsuri luate cu privire la echipaj, pasageri sau încărcătură.

F. În lipsa unei împuterniciri speciale, comandantul aeronavei civile nu poate, sub nici o formă, să înstrăineze aeronava, părți din aeronavă sau orice alte bunuri din inventarul ei.

G. În timpul executării misiunilor de zbor, poate delega atribuții membrilor de echipaj, dar nu poate să îşi delege responsabilitățile. Dacă, din orice cauză, la sol sau în zbor, este împiedicat sau se află în imposibilitatea de a-şi exercita funcția, în lipsa desemnării prealabile a unei alte persoane pentru a-l înlocui, funcția de comandant al aeronavei civile va fi exercitată de către un alt pilot comandant membru al echipajului sau de către copilot.

H. În timpul escalelor sau al oricăror alte aterizări pe durata misiunii, răspunderea comandantului aeronavei civile cu privire la pasageri şi la încărcătură încetează în momentul predării aeronavei persoanelor abilitate în acest sens, după coborârea persoanelor îmbarcate şi a întregului echipaj. Responsabilitatea comandantului aeronavei este angajată din nou, în momentul reluării în primire a aeronavei civile.

Art. 38. – În cazul în care, pe baza reglementărilor speciale, în funcția de comandant de aeronavă civilă este desemnată o altă persoană decât pilotul comandant, obligațiile şi răspunderile privind executarea misiunii de zbor se împart între aceştia, astfel:

a) pilotul comandant răspunde, de la începerea şi până la terminarea operațiunii de zbor, de conducerea tehnică şi de operarea în siguranță a aeronavei civile, putând lua orice măsuri pentru realizarea siguranței zborului;

b) comandantul de aeronavă răspunde de executarea misiunii în bune condiții, pentru toate celelalte aspecte care nu privesc conducerea tehnică şi operarea în siguranță a aeronavei civile.

CAPITOLUL V

Drepturile personalului aeronautic civil navigant profesionist

Art. 39. – Personalul aeronautic civil navigant profesionist se încadrează în funcții la bordul aeronavei civile, în conformitate cu calificarea deținută, înscrisă în

documentele nominale individuale de certificare şi licențiere aflate în termen de valabilitate.

Art. 40. – Orice persoană care face dovada îndeplinirii cerințelor prevăzute în reglementările aeronautice specifice aplicabile poate solicita certificarea ca personal aeronautic civil navigant.

Art. 41. - Autoritatea Aeronautică Civilă Română poate acorda licență, fără restricții, personalului aeronautic civil navigant profesionist până la vârsta maximă de 60 de ani, declarat apt medical de către Institutul Național de Medicină Aeronautică şi Spațială sau de alte instituții medicale abilitate în acest sens de către Ministerul Transporturilor şi Ministerul Sănătății Publice.

Art. 42. – Personalul aeronautic civil navigant profesionist din aviația civilă beneficiază de următoarele drepturi:

a) salarizare specială, cu încadrare într-o grupă distinctă de salarizare, stabilită prin contractele colective şi/sau individuale de muncă pentru societățile comerciale şi prin grile de salarizare pentru unitățile bugetare, în funcție de nivelul pregătirii profesionale, licența de zbor, calificările obținute, funcția deținută la bordul aeronavei civile, complexitatea activității desfăşurate, responsabilitățile acordate şi riscul asumat;

b) sporuri specifice activității de zbor, datorate condițiilor speciale de muncă existente în mediul aerian, suprasolicitării psihice şi nervoase, stresului, zgomotului intens şi de lungă durată, pericolului, nocivităților, radiațiilor şi radiațiilor cosmice, substanțelor chimice toxice, accelerațiilor şi vibrațiilor, după cum urmează: spor de aviație; spor pentru condiții speciale de muncă; spor pentru condiții deosebite de muncă; spor pentru condiții grele de muncă; spor de periculozitate; spor de radiații şi radiații cosmice; spor de stres; spor de cască radio; spor de condiții nocive; spor de ecran, spor pentru zborul la joasă înălțime; spor de tratamente aviochimice; spor de acrobație. Aceste sporuri se aplică, diferențiat, în funcție de specificul activității de zbor pentru fiecare categorie de personal aeronautic civil navigant profesionist şi pot fi incluse în salariul de bază sau aşa cum va fi convenit în contractele colective şi/sau individuale de muncă încheiate cu angajatorul;

c) sporul de vechime în muncă stabilit conform legii;

d) concediu de odihnă suplimentar plătit, cu durata de 12 zile, necesar pentru refacerea capacității de zbor şi pentru prevenirea îmbolnăvirilor profesionale, într-o stațiune balneoclimaterică de tratament, asigurat de către angajator, inclusiv transportul;

e) indemnizație orară de zbor sau indemnizație pe ora de serviciu pentru zbor, stabilită pe categorii de personal aeronautic civil navigant profesionist, pe funcții îndeplinite la bordul aeronavei şi pe tipuri de aeronave civile. Cuantumul acesteia este stabilit prin contractele colective şi/sau individuale de muncă pentru societățile comerciale şi prin grile de salarizare pentru unitățile bugetare;

f) asistență medicală gratuită, în țară conform legislației în vigoare şi în străinătate prin încheierea de polițe de asigurare de către angajator;

g) alimentație de întărire şi protecție a organismului, pentru activitatea desfăşurată în mediul aerian, la nivel de 5.500 cal./zi;

h) diurnă în valută, în cazul deplasării în afara granițelor țării, în scopul executării misiunilor de zbor şi/sau misiunilor de zbor de antrenament şi control pe simulator;

i) uniforme şi accesorii gratuite, suportate de către angajator, portul acestora fiind obligatoriu pe perioada executării misiunii de zbor, iar însemnele specifice calificării deținute la bordul aeronavei civile sunt:

1. pentru pilot comandant, patru trese orizontale aplicate pe mâneca de la veston şi patru trese aplicate pe gradele purtate pe epoleți;

2. pentru copilot, trei trese orizontale aplicate pe mâneca de la veston şi trei trese aplicate pe gradele purtate pe epoleți.

Art. 43. – (1) Personalul aeronautic civil navigant profesionist beneficiază de pensie de serviciu, potrivit categoriei profesionale din care face parte, dacă îndeplineşte, cumulativ, următoarele condiții de pensionare:

a) piloți, însoțitori de bord, paraşutişti şi personalul de inspecție în zbor care au vârsta de minimum 50 de ani şi au realizat o vechime de cel puțin 20 de ani de activitate ca personal aeronautic civil navigant profesionist;

b) navigatori, mecanici şi/sau ingineri de bord naviganți, operatori radionaviganți, ingineri de recepție şi control aeronave şi ingineri de recepție şi control mijloace PNA-TC, care au vârsta de minimum 52 de ani şi au realizat o vechime de cel puțin 25 de ani de activitate ca personal aeronautic civil navigant profesionist.

(2) Limita maximă privind vârsta de pensionare pentru personalul aeronautic civil navigant profesionist este cea stabilită de Legea nr. 19/2000 privind sistemul public de pensii şi alte drepturi de asigurări sociale, cu modificările şi completările ulterioare.

(3) Dreptul de a ieşi la pensie se acordă începând cu data menționată de solicitant în cererea sa de pensionare, cu respectarea prevederilor prezentei legi.

Art. 44. – (1) Personalul aeronautic civil navigant profesionist, care îndeplineşte condițiile prevăzute la art. 43 alin. (1), are dreptul la o pensie de serviciu în cuantum de 80% din media veniturilor totale brute realizate în ultimele 3 luni de activitate, anterioare lunii în care are loc pensionarea.

(2) Venitul total brut realizat într-o lună, care stă la baza calculului pensiei de serviciu de către Casa Națională de Pensii şi Alte Drepturi de Asigurări Sociale, reprezintă suma veniturilor prevăzute la art. 42 lit. a), b), c) şi e) şi va fi menționat în documentul emis de către angajator, pe răspunderea acestuia.

(3) Pentru fiecare an complet care depăşeşte vechimea minimă în activitate prevăzută la art. 43 alin. (1), se adaugă la cuantumul pensiei câte 1% .

Art. 45. – Pentru persoanele care îndeplinesc condițiile prevăzute la art. 43 şi care la data cererii de pensionare nu mai dețin calitatea de personal aeronautic civil navigant profesionist, procentul prevăzut la art. 44 se aplică la media veniturilor totale brute realizate, în ultimele 3 luni anterioare lunii în care s-a solicitat pensionarea, de către tot personalul aeronautic civil navigant profesionist aflat în activitate corespunzător ultimei funcții la bord deținută de persoana în cauză pe tipul respectiv de aeronavă civilă. Această medie va fi menționată în documentul emis de către angajator, pe răspunderea acestuia, potrivit art. 44 alin. (2).

Art. 46. – (1) Odată cu stabilirea cuantumului pensiei de serviciu se stabileşte şi pensia pentru limită de vârstă din sistemul public, acordată personalului aeronautic civil navigant profesionist conform Legii nr.19/2000, cu modificările şi completările ulterioare, considerându-se îndeplinite condițiile necesare deschiderii dreptului de pensie. La determinarea punctajului mediu anual se are în vedere stagiul complet de cotizare corespunzător anului, respectiv lunii în care se deschide dreptul de pensie, prevăzut de legislația în vigoare privind sistemul public de pensii şi alte drepturi de asigurări sociale. (2) În cazul în care cuantumul pensiei de serviciu calculate conform prezentei legi este mai mic decât cel al pensiei din sistemul public, se acordă cuantumul cel mai avantajos.

(3) Partea din pensia de serviciu care depăşeşte nivelul pensiei din sistemul public se suportă din bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Muncii, Familiei şi Egalității de Şanse.

Art. 47. – Pensia de serviciu se actualizează în luna martie a fiecărui an, prin indexare cu procentul care să acopere integral rata inflației din anul precedent.

Art. 48. – La decesul titularului pensiei de serviciu, soțul/soția şi copiii acestuia beneficiază de pensie de urmaş, în condițiile prevăzute de legislația privind sistemul public de pensii şi alte drepturi de asigurări sociale, iar aceasta se calculează din pensia de serviciu a titularului, aflată în plată sau la care ar fi avut dreptul în condițiile prezentei legi, dacă aceasta este mai avantajoasă decât pensia stabilită sau cuvenită în sistemul public.

Art. 49. – De prevederile art. 43 – 48 beneficiază, după caz, şi următoarele categorii de persoane:

a) personalul aeronautic civil navigant profesionist care, după data intrării în vigoare a prezentei legi, îşi pierde total capacitatea de muncă din cauza unui incident sau accident de aviație, unei boli profesionale sau unei afecțiuni medicale dobândite ca urmare a activității de zbor, fără a se ține cont de 23 vârsta şi vechimea în muncă a acestuia, pensia fiind acordată de la data pierderii capacității de muncă;

b) personalul aeronautic civil navigant profesionist care, înainte de data intrării în vigoare a prezentei legi, şi-a pierdut total capacitatea de muncă din cauza unui incident sau accident de aviație, unei boli profesionale sau unei afecțiuni medicale dobândite ca urmare a activității de zbor, fără a se ține cont de vârsta şi vechimea în muncă a acestuia, pensia fiind acordată de la data intrării în vigoare a prezentei legi;

c) persoanele care au realizat o vechime de cel puțin 10 ani de activitate ca personal aeronautic civil navigant profesionist şi care la data pensionării dețin această calitate, cuantumul pensiei de serviciu calculat conform art. 44 alin. (1) şi (2) fiind diminuat cu câte 2% pentru fiecare an care lipseşte din vechimea minimă în activitate prevăzută la art. 43 alin. (1);

d) persoanele care au realizat o vechime de cel puțin 10 ani de activitate ca personal aeronautic civil navigant profesionist şi care la data pensionării nu mai dețin această calitate, cuantumul pensiei de serviciu prevăzut la art. 44 alin. (1) fiind diminuat cu câte 2% pentru fiecare an care lipseşte din vechimea minimă în activitate prevăzută la art. 43 alin. (1) şi va fi aplicat la media veniturilor totale brute realizate, în ultimele 3 luni anterioare lunii în care s-a solicitat pensionarea, de către tot personalul aeronautic civil navigant profesionist aflat în activitate corespunzător ultimei funcții la bord deținută de persoana în cauză pe tipul respectiv de aeronavă civilă. Această medie va fi menționată în documentul emis de către angajator, pe răspunderea acestuia, potrivit art. 44 alin. (2).

Art. 50. – (1) Personalul aeronautic civil navigant profesionist care, la data intrării în vigoare a prezentei legi, este pensionat pentru limită de vârstă sau pentru pierderea totală a capacității de muncă, are dreptul la pensie de serviciu care se stabileşte corespunzător prevederilor prezentei legi, respectiv în conformitate cu prevederile art. 43 - 49.

(2) Stabilirea cuantumului pensiei de serviciu pentru personalul prevăzut la alin. (1) se realizează aplicând corespunzător prevederile art. 45.

(3) La stabilirea cuantumului pensiei de serviciu pentru piloții al căror tip de aeronavă civilă nu se mai află în exploatare, se va lua în calcul funcția la bord echivalentă pe un alt tip de aeronavă civilă aflată în exploatare, cu greutatea maximă la decolare cea mai apropiată de aeronava civilă pe care persoana în cauză a deținut ultima calificare şi licență.

Art. 51. – Pentru categoriile de personal aeronautic civil navigant profesionist din cadrul aviației civile de transport aerian prevăzute la art. 4 lit. b) care, la data intrării în vigoare a prezentei legi, nu mai există datorită evoluției tehnicii aeronautice şi a concepției de exploatare la sol şi în zbor a aeronavelor civile, cuantumul pensiei de serviciu va fi în procent de 50% din cuantumul calculat în condițiile prezentei legi pentru pilotul comandant, în aceleaşi condiții de vârstă şi vechime, corespunzător

tipului de aeronavă civilă aflată în exploatare, cu greutatea maximă la decolare cea mai apropiată de aeronava civilă pe care persoana în cauză a deținut ultima calificare şi licență.

Art. 52. – În cazul decesului unei persoane din categoria personalului aeronautic civil navigant profesionist înainte de vârsta prevăzută la art. 43 alin. (1), aflată în activitate, din cauza unui incident sau accident de aviație, soțul/soția şi copiii acestuia beneficiază de pensie de urmaş, în condițiile prevăzute de legislația privind sistemul public de pensii şi alte drepturi de asigurări sociale, iar aceasta se calculează din pensia de serviciu la care ar fi avut dreptul persoana decedată, calculată potrivit prevederilor art. 49 lit. a) sau b), după caz, dacă aceasta este mai avantajoasă decât pensia cuvenită în sistemul public.

Art. 53. – În cazul pierderii capacității/aptitudinii medicale de zbor, necesară desfăşurării activității aeronautice specifice 25 categoriei, ca urmare a unui eveniment de aviație, unei boli profesionale sau unei afecțiuni medicale dobândite ca urmare a exercitării funcției respective, personalul aeronautic civil navigant profesionist beneficiază:

a) pe timpul recuperării capacității de zbor:

1) de asistență medicală, tratamente medicale şi medicamentele necesare, în mod gratuit, prin grija angajatorului;

2) de toate drepturile salariale prevăzute pentru categoria respectivă de personal aeronautic civil navigant profesionist aflat în activitate, acordate de către angajator, până la stabilirea definitivă a situației sale medicale, fără a se putea depăşi durata de 2 an.

b) în cazul pierderii definitive a capacității/aptitudinii medicale de zbor, de o compensație bănească, acordată lunar, până la pensionare, care să acopere diferența dintre media veniturilor realizate în ultimele 3 luni de activitate ca personal aeronautic civil navigant profesionist şi venitul lunar obținut ca urmare a imposibilității continuării activității de zbor, aceasta fiind suportată de către angajator.

Art. 54. – Personalul aeronautic civil navigant profesionist care se pensionează din cauza pierderii totale a capacității de muncă, necesitând îngrijire sau supraveghere permanentă din partea altei persoane, are dreptul la o indemnizație de însoțitor, în afara pensiei, în cuantumul stabilit în sistemul public de pensii şi alte drepturi de asigurări sociale.

Art. 55. – (1) Personalul aeronautic civil navigant profesionist se asigură de drept, de către angajator, pentru risc profesional şi pentru cazurile de producere a unor accidente urmate de deces, invaliditate totală sau parțială, cât şi pentru pierderea capacității/aptitudinii medicale de zbor permanentă sau temporară.

(2) Condițiile de asigurare a personalului aeronautic civil navigant profesionist sunt cele prevăzute de lege şi/sau prin contractele colective de muncă.

(3) Compensația bănească acordată în urma decesului nu poate fi mai mică decât cea stabilită la nivel internațional pentru pasagerii unei aeronave civile, şi anume 100.000 DST.

Art. 56. – Personalul aeronautic civil navigant profesionist beneficiază, în mod gratuit, de toate condițiile şi facilitățile pentru perfecționarea şi completarea pregătirii profesionale în institute sau forme şi programe de învățământ, în țară şi în străinătate, în conformitate cu posibilitățile şi aptitudinile individuale, pe baza planurilor elaborate în acest scop de instituțiile autorizate sau susținute de către angajator.

Art. 57. – Pilotul profesionist care a dobândit calitatea de pilot comandant pe un tip de aeronavă civilă şi este trecut pe un alt tip de aeronavă civilă, din motive neimputabile acestuia, indiferent de funcția pe care a fost trecut, nu poate avea salariul lunar de încadrare mai mic decât salariul lunar de încadrare avut anterior trecerii sau

mai mic decât cel actualizat, acordat unui pilot comandant pe aeronava civilă pe care pilotul transferat a avut calitatea de pilot comandant.

Dacă tipul respectiv de aeronavă civilă nu mai există în exploatare, se ia în calcul funcția de pilot comandant pe tipul de aeronavă civilă aflată în exploatare, cu greutatea maximă la decolare cea mai apropiată de aeronava civilă pe care persoana în cauză a deținut ultima calificare şi licență.

Art. 58. – Este interzisă exercitarea oricărei forme de constrângere fizică şi/sau psihică, a oricărei presiuni sau acțiuni de intimidare asupra personalului aeronautic civil navigant profesionist, care se află în situația unei inaptitudini psihomedicale temporare de zbor, pentru a i se impune executarea unei misiuni de zbor.

Art. 59. – În scopul evitării acumulării oboselii excesive şi afectării siguranței zborului, limitele maxime ale timpului de muncă şi limitele minime ale timpului de odihnă pentru personalul aeronautic civil navigant profesionist se stabilesc prin reglementări specifice, emise de către Ministerul Transporturilor, cu avizul Ministerului Muncii, Familiei şi Egalității de Şanse şi cu consultarea sindicatelor reprezentative şi/sau asociațiilor profesionale, angajatorii fiind obligați să ia toate măsurile pentru asigurarea respectării acestor limitări.

Art. 60. – Personalul aeronautic civil navigant profesionist are dreptul de a călători gratuit la bordul aeronavelor civile de transport pasageri, în limita locurilor disponibile, cu acceptul operatorului aerian.

CAPITOLUL VI

Dispoziții tranzitorii şi finale

Art. 61. – (1) Dovada activității de zbor pentru personalul aeronautic civil navigant profesionist se face, pe baza înregistrării şi evidenței acesteia, de către angajator.

(2) Reglementările specifice care stabilesc, printre altele, forma, conținutul, modul de întocmire şi completare, precum şi certificarea tuturor documentelor de înregistrare şi evidență a activității de zbor a personalului aeronautic civil navigant profesionist, inclusiv a carnetului individual de zbor, sunt emise de către Ministerul Transporturilor.

(3) Dovada privind vechimea în activitate în calitate de personal aeronautic civil navigant profesionist se face cu documentele eliberate, la solicitare, în acest sens de către angajatorii la care şi-a desfăşurat activitatea persoana în cauză.

Art. 62. – (1) Dispozițiile prezentului Statut se aplică personalului aeronautic civil navigant profesionist care exercită activități aeronautice civile, iar autoritățile de stat civile şi militare române sunt obligate să acorde, la cerere, sprijinul necesar deținătorilor documentelor nominale individuale de certificare şi licențiere ca personal aeronautic civil navigant, cu licență în termen de valabilitate, aflat în misiune.

(2) Actele administrative emise în condițiile prezentei legi pot fi atacate de persoanele vătămate, la instanțele de contencios administrativ, în condițiile Legii contenciosului administrative nr. 554/2004, cu modificările ulterioare.

Art. 63. – Prezenta lege intră în vigoare la 45 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Art. 64. – Până la intrarea în vigoare a prezentei legi, Ministerul Transporturilor va emite norme metodologice de aplicare a acesteia.

8. MOZ 2009

0.1. INTRODUCERE

Declarația de Conformitate a conducerii Aeroclubului Romaniei

0.1.1. Manualul Operațional a fost întocmit în conformitate cu cerințele Regulamentului de autorizare a operatorilor aerieni – RACR OPS LAAG, Directivei Operaționale D.O.-OPS1P/99 si JAR FCL 1 secțiunea 1.

Prevederile prezentului Manual Operațional nu absolvă comandantul aeronavei şi celalalt personal implicat în desfăşurarea zborului de a rezolva situațiile de zbor dificile, anormale sau de avarie pentru care în Manualul Operațional nu există proceduri şi instrucțiuni exprese.

Reglementările naționale precum şi prevederile din manualul de zbor al fiecarei aeronave, sunt prioritare față de prevederile prezentului Manual, iar personalul operațional este obligat să le respectea şi să aducă imediat la cunostință discrepanțele pentru a se lua măsurile corective necesare.

Conducerea Aeroclubului României se angajează să modifice conținutul prezentului Manual Operațional la termenele stabilite de reglementările AACR care intră în vigoare după aprobarea acestuia şi în cazul schimbărilor în organigrama şi nominalizarea funcțiilor din sistemul operațiunilor de zbor.

0.1.2. Manualul Operațional se va afla la bordul aeronavelor pe toată durata executării misiunilor de zbor atunci când se părăseşte aerodromul de bază şi vor opera pe alt aerodrom decât cel al Aeroclubului României (manualul Operațional de la bordul aeronavei va fi o copie după Manualul Operațional în vigoare).

Parțile care privesc desfăşurarea zborului propriu-zis sunt uşor accesibile şi sunt editate sub forma de liste de verificare (Check List) separate, uşor de utilizat în timpul zborului.

Întreg personalul operațional va avea acces la acest manual în întregime sau numai în parțile din acesta pentru care au atribuțiuni.

Întreg personalul navigant şi operațional de sol este obligat să cunoască şi să aplice întocmai prevederile acestui manual.

0.1.3. Conform prevederilor OMTI 301/2009, publicat în Monitorul Oficial în data de 19.03.2009, a Directivei Operaționale D.O.-OPS1P/99 si JAR FCL 1 secțiunea 1, prezentul Manual Operațional este constituit din patru părți.

Partea A - Manualul Operațional.

Această parte conține prevederi generale care nu au legătura cu tipul aeronavelor operate, dar care impun politica operațională, precum şi procedurile şi instrucțiunile necesare desfăşurării în siguranță a zborurilor; Manualul Operațional detaliază atribuțiunile şi responsabilitățile personalului operațional navigant şi de sol, implicat în desfăşurarea activității de zbor şi cooperarea dintre acestea.

Partea B - Operarea aeronavelor.

Această parte conține proceduri şi instrucțiuni privind desfăşurarea operațiunilor de zbor în siguranță, ținând cont de specificul fiecarei aeronave utilizate;partea B, face trimiteri la manualele de zbor ale tipurilor de aeronave utilizate şi stabileşte proceduri şi instrucțiuni de coordonare între personalul operațional de sol şi cel navigant precum şi de completare, acceptare şi circulație a documentelor specifice.

Partea C - Instrucțiuni şi informații de rută şi aerodrom.

Aceasta parte conține instrucțiunile şi informațiile de radiocomunicații, navigație şi minime de aerodrom specifice rutelor şi aerodromurilor din zona de operare, procedurile de analiză şi planificare a zborurilor precum şi modul de întocmire şi prezentare a documentelor necesare la bord pentru executarea zborurilor.

Partea D - Pregătirea şi antrenamentul personalului.

Această parte cuprinde instrucțiunile şi programele analitice pentru pregătirea şi menținerea antrenamentului personalului navigant şi operațional (echipajul de comandă, echipajul de cabină, personalul operațional de sol etc.).

Director General, George ROTARU

0.2. Sistemul de amendare şi revizie a Manualului

0.2.1. Amendamentele şi reviziile Manualului Operațional sunt emise şi publicate de Directorul Operațiuni Zbor al Aeroclubului României. Directorul Operațiuni Zbor al Aeroclubului României este responsabil pentru conținutul manualului şi pentru păstrarea la zi a informațiilor şi instrucțiunilor; Este obligat, de asemenea, să transmită în timp util spre aprobare Autorității Aeronautice Civile Romane amendamentele şi reviziile la prezentul Manual Operațional.

Orice amendament devine operativ numai după aprobarea lui de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română; Excepție fac acele amendamente ori revizii provizorii introduse prin Circulare ale Directorului Operațiuni Zbor al Aeroclubului României, a căror aplicare imediată este necesară pentru siguranța zborului, cu condiția trimiterii în acelaşi timp a acestora spre aprobare către Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

0.2.2. Toti deținătorii prezentului Manual Operațional din lista de distribuție au obligația să revizuiască imediat exemplarul pe care-l gestionează.

0.2.3. Amendamentele scrise de mână sunt permise numai în situații care reclamă o intervenție urgentă în interesul siguranței zborurilor; amendamentul va fi inițiat şi va intră în vigoare printr-un document emis de Directorul General al Aeroclubului României care are obligația de a anunța operativ Autoritatea Aeronautică Civilă Română. De asemenea, pentru operarea unor aeronave de alt tip decât cele prevăzute în manual, se va produce un amendament corespunzător la Manualul Operațional. La fiecare amendare, inclusiv amendare provizorie, se schimbă obligatoriu lista paginilor în vigoare.

0.2.4. Manualul Operațional este împărțit în capitole, subcapitole, puncte şi aliniate.

Pe fiecare pagină se află,

a) Antetul manualului constă dintr-o casetă cuprinzând:

- în stânga - numele şi sigla instituției;
- în dreapta - numele parții din Manualul Operațional;
- pe rândul doi - numărul şi numele capitolului.

b) Subsolul paginii

- în stânga - ediția fiecărei pagini;
- în dreapta - nr. curent al paginii din respectivul capitol şi numărul total al paginilor capitolului.

0.2.5. Pentru identificarea reviziilor / modificărilor, paragraful modificat va fi marcat cu o linie verticală pe marginea stangă iar ediția paginii va fi, de asemenea, modificată. De la această regulă face excepție revizia / modificarea integrală a conținutului unui

capitol sau a intregului Manual Operațional.

0.2.6. Pentru reviziile temporare se vor aplica prevederile de la punctele 0.2.1. şi 0.2.3. de mai sus.

DEFINIȚII SI ABREVIERI

Autoritate - Autoritatea Aeronautică Civilă Română (A.A.C.R).

Aşteptare - Perioada determinată de timp în cursul careia un membru de echipaj nu este planificat la zbor dar căruia operatorul i-a cerut sa fie disponibil şi contactabil în vederea executării unei misiuni de zbor fără o perioadă de odihnă prealabilă**.**

AR - Aeroclubul României

AIP - Publicație de Informare Aeronautică (aeroporturi)

Baza principală de operare - Locul nominalizat de operator pentru un membru de echipaj, de unde în mod normal acesta începe şi încheie o perioadă sau o serie de perioade de serviciu şi pentru care, în condiții normale, operatorul nu are răspunderi privind cazarea membrului de echipaj respectiv. Definiția se aplică şi pentru locul nominalizat de operator pentru echipajele închiriate, cu sau fără aeronave.

CPL - Licența de pilot comercial

Cazare corespunzătoare - Punerea la dispoziție a unei încăperi dotată corespunzator pentru odihnă, pentru un singur ocupant dacă aceasta este solicitată de membrul echipajului şi în orice caz nu pentru mai mult de doi ocupanți, expusă minimului de zgomot, bine ventilată şi cu posibilitatea de reglare a luminozității şi temperaturii.

Deplasare (călătorie) - Timpul planificat judicios necesar unui membru de echipaj pentru a se deplasa de la locul de odihnă asigurat de operator sau de la domiciliu la locul de serviciu sau invers, folosind mijloace de transport în comun sau individuale.

Diferența de timp (de fus orar) - Numărul întreg de ore care separă orele standard locale între doua localități (numarul întreg de fuse orare dintre cele două localități).

Echipaj mărit (întărit) de zbor - Echipaj de zbor compus din personal mai numeros decât echipajul minim admis, organizat astfel din nevoi operaționale, în care fiecare membru al echipajului îşi poate părăsi postul şi poate fi înlocuit de un altul calificat corespunzator.

Facilități pentru odihna corespunzătoare (adecvate) - Loc confortabil şi liniştit destinat odihnei membrilor echipajului în care nu au acces pasagerii.

FCL - Licențierea personalului navigant

FL - Nivel de zbor

Începere timpurie/Încheiere (terminare) târzie - Orice serviciu desfăşurat în intervalul 01^{00} - 06^{59} al orei locale la locul de raportare.

IFR - Reguli de zbor instrumental

JAR - Cerințe de Aviație Reunite (Joint Aviation Requirements)

JAA - Autoritățile de Aviație Reunite (Joint Aviation Authorities)

Membru de echipaj - personalul aeronautic navigant care deține o calificare aeronautică pe tip / tipuri de aeronavă şi execută misiuni de zbor.

Membru operativ (activ) al echipajului - Orice membru al echipajului care îşi desfăşoară activitatea într-o aeronavă pe toată durata sau într-o etapă determinată a zborului.

Misiuni distincte/separate - Orice perioadă de timp de zbor sau de serviciu pentru zbor compusă din doua servicii întrerupte de o pauză.

Operator - Operator Aerian Român, posesor al unui Certificat sau al unei Autorizații de Operator Aerian.

Opțiune a Autorității - Dreptul Autorității de a alege, pe baze nediscriminatorii, pentru un anume operator, o alternativă prevăzută într-o reglementare general valabilă la scară națională.

Ora de prezentare - Ora la care operatorul cere unui membru de echipaj să se prezinte şi să raporteze că este gata pentru misiune sau serviciu.

Pauza (de serviciu) - Perioada de timp mai mică decât perioada de odihnă, în care echipajul este eliberat de orice activitate dar care contează ca perioadă de serviciu.

Poziționare - Transferarea unui echipaj dintr-un loc în altul, conform programării şi necesităților operatorului. Poziționarea nu include deplasarea, definită mai sus.

PPL - Licența de pilot particular

QNH - Presiunea barometrică la nivelul mării

QFE - Presiune barometrică la nivelul cotei pistei

RACR - Reglementări Aeronautice Civile Române

Serviciu - Orice sarcina care îi este atribuită spre executare unui membru de echipaj în conformitate cu calificarea deținută de acesta şi legată de obiectul de activitate al operatorului.

STD - Standard (presiune)

Timp bloc - Perioada de timp care începe în momentul în care aeronava începe pentru prima dată deplasarea prin mijloace proprii sau tractată de un vehicul de sol sau de o altă aeronavă în vederea decolării şi se încheie în momentul opririi tuturor motoarelor la locul de parcare destinat.

Timp (perioada) de prezentare - Perioada de timp admisă de un operator aerian a se scurge pentru executarea unei misiuni şi momentul în care acesta trebuie să se prezinte la serviciu şi să raporteze că este gata pentru executarea misiunii.

Timp (perioada) de odihnă - Perioada definită şi neântreruptă de timp destinată refacerii capacității de muncă, în care un membru de echipaj este eliberat de toate sarcinile de serviciu pentru zbor sau rezervă.

Timp (perioada) de serviciu - Perioada de timp care începe când un membru de echipaj este solicitat de către operator să se prezinte la serviciu şi se încheie odată cu eliberarea sa de toate sarcinile de serviciu.

Timp (perioada) de serviciu întrerupt - Orice perioadă de serviciu sau de serviciu pentru zbor compusă din două servicii întrerupte de o pauză.

Timp (perioada) de serviciu pentru zbor (TSZ) - Perioada de timp ce începe când un membru de echipaj este solicitat să se prezinte pentru efectuarea unei perioade de serviciu care include un zbor sau o serie de zboruri şi care se termină atunci când acesta a finalizat şi încheiat toate însarcinările sale în legatură cu aeronava sau misiunea executată ca membru de echipaj operativ.

Va - Viteza de manevră

Vfe - Viteza maximă cu flaps scos

VFR – Reguli de zbor la vedere

Vne - Viteza care nu poate fi depăşită

Vno -Viteza maximă de croazieră

Zi (zi calendaristică) - Perioada de 24 de ore care începe la 00^{00} UTC (Timp Universal Coordonat).

Zi locală - Perioada de 24 de ore care începe la orele 00^{00} ora locală oficială – LT (ora fusului orar în cuprinsul căreia se află localitatea respectivă).

1.4. RESPONSABILITĂȚILE ŞI SARCINILE FUNCȚIILOR MANAGEMENTULUI OPERAȚIONAL

În Aeroclubul României conducerea operațiunilor de zbor revine Direcției de Zbor, iar în cadrul aerocluburilor teritoriale conducerea este atribuită comandantului adjunct (locțiitorului pentru zbor).

Personalul aeronautic civil navigant şi de Control Trafic Aerian calificat cu licente valide se compune din:

- piloți şi paraşutişti instructori;
- piloți comandanți;
- copiloți;
- mecanici naviganți instructori;
- mecanici naviganți;
- controlori trafic, tehnician meteo.

Activitatea de supraveghere a personalului navigant se efectuează sub conducerea nemijlocită a Directorului de Zbor.

Personalul navigant de inspecție internă şi supraveghere efectuează activitățile de control în baza unor planificări lunare şi trimestriale ale Directorului de Zbor.

Fiecare inspecție/control are ca rezultat atât fişe de control teoretic la sol şi control practic în zbor a personalului navigant verificat cât şi rapoarte privind situația operațională a aeroclubul teritorial controlat.

Personalul de trafic este verificat teoretic şi practic de către Şeful Serviciului de Navigație din cadrul Aeroclubului României care este coordonatorul acestei activități.

Pentru analiza stării siguranței zborului şi adoptarea măsurilor corective inclusiv de modificare a prevederilor prezentului Manual Operațional, funcționează Biroul Siguranța

Zborurilor aflat în directa subordine a Directorului General, iar ca organ consultativ, Consiliul de Metodică şi Siguranța Zborurilor care se întruneşte de cel putin 2 ori pe an.

Consiliul de Metodică şi Siguranța Zborurilor este organ consultativ al Directorului General în probleme ce privesc:

- modul de aplicare a documentelor ce reglementează activitățile de zbor;
- metodica după care se pregăteşte personalul navigant;
- cauzele care au determinat accidente, incidente şi abateri grave de la disciplina de zbor, precum şi măsurile ce se impun;
- creşterea competenței şi responsabilității organelor de conducere a Direcției de Zbor.
- Preşedintele Consiliului de Metodica şi Siguranța Zborurilor este Directorul de Zbor, iar membrii consiliului sunt stabiliți prin Decizia Directorului General şi cuprind:
- şefii de detaşamente;
- şeful Serviciului de Navigație;
- piloți inspectori;
- Director Tehnic;
- Şef Serviciu Certificare Personal Aeronautic.

1.4.1. Atribuțiile Directorului Operațiuni Zbor

- Coordonează activitatea compartimentelor subordonate şi, prin intermediul acestora, a personalului navigant şi a dispecerilor operațiuni zbor din cadrul Aeroclubului României;
- Asigură aplicarea reglementărilor şi instrucțiunilor privind activitatea de zbor de către tot personalul navigant din unitate;

- Coordonează activitatea de elaborare a metodologiei de pregătire profesională a personalului navigant şi a dispecerilor operațiuni zbor;
- Coordonează elaborarea planurilor tematice pe linie de specialitate pentru perfecționarea pregătirii profesionale a personalului navigant şi a dispecerilor operațiuni zbor;
- Organizează convocările anuale ale personalului navigant şi ale dispecerilor operațiuni zbor în vederea susținerii examenelor de licență;
- Coordonează activitățile de cunoaştere profesională, a aptitudinilor de zbor şi a perspectivelor de perfecționare profesională a personalului navigant şi sportiv;
- Face propuneri pentru acordarea de calificări superioare personalului navigant sau pentru retragerea calificărilor deținute;
- Avizează programele de trecere pe noi tipuri de aeronave, conform metodologiei de pregătire şi calificare a personalului navigant;
- Face propuneri de îmbunătățire a activității de zbor în scopul creşterii siguranței zborurilor şi a eficientizării activităților de prestări servicii aeronautice;
- Monitorizează permanent disponibilitatea personalului navigant pe tipuri de aeronave şi a materialului volant, în vederea executării misiunilor de zbor;
- Face propuneri pentru dotarea Aeroclubului României cu tehnică aeronautică în vederea dezvoltării activității;
- Coordonează şi controlează elaborarea documentelor de planificare şi evidență a întregii activități de zbor;
- Coordonează activitatea de trafic şi de dispecerat, activitatea de asigurare meteorologică a zborurilor, activitatea de omologare şi asigurare a disponibilității terenurilor de zbor, în conformitate cu reglementările în vigoare;
- Coordonează activitatea de însuşire de către personalul navigant a reglementărilor pe linie de protecție a muncii, P.S.I.;
- Controlează activitatea de zbor în aerocluburi teritoriale şi ia măsuri pentru eliminarea deficiențelor şi executarea misiunilor de zbor în deplină siguranță;
- Participă la ancheta evenimentelor de zbor din cadrul Aeroclubului României, la solicitarea Directorului General Adjunct sau a instituțiilor abilitate;
- Indeplineşte dispozițiile şi sarcinile de serviciu trasate de Directorul General Adjunct;
- Propune planuri de pregătire teoretică şi practică de zbor pentru personalul navigant, trecerea pe alte tipuri de aeronave, documentațiile de pregătire a personalului navigant şi de trafic, planificarea personalului navigant pentru efectuarea examenului medical;
- Răspunde de organizarea, conducerea şi desfăşurarea activității de zbor conform reglementărilor şi de executarea zborurilor în deplină siguranță;
- Monitorizează eficiența personalului navigant în executarea misiunilor pentru asigurarea rentabilității activității de zbor în aerocluburile teritoriale;
- Avizează documentele de pregătire a misiunilor de zbor speciale, după verificarea pregătirii echipajelor, pentru misiuni demonstrative şi de transport pasageri în regim de agrement ;
- Propune reprezentarea şi participarea României la competițiile sportive internaționale de acrobație aeriană / planorism / paraşutism;
- Avizează participarea la demonstrații aeriene organizate de către alte organizații sau instituții.
- Avizează zborurile demonstrative la manifestări aeronautice interne şi internaționale, în scopul promovării imaginii Aeroclubului României ca instituție sportivă națională şi a României ca țară cu tradiții în aviație

- Propune strategia de pregătire a sportivilor legitimati la Aeroclubul României, componenți ai Loturilor Naționale, funcție de obiectivele anuale ale acestora;
- Propune strategia de pregătire a Loturilor Județene funcție de obiectivele anuale ale acestora;
- Coordonează selecționarea elementelor talentate (sportivi) pentru Loturille Județene, în baza criteriilor de selecție, a normelor şi probelor de control pe specialități;
- Solicită şi centralizează până la data de 31 martie a fiecărui an propunerile aerocluburilor teritoriale privind sportivii componenți ai loturilor județene de zbor cu motor, planorism, paraşutism şi aeronave ultrauşoare şi aerostate, şi ia măsuri de validare a acestor loturi până cel târziu la data de 30 aprilie a aceluiaşi an.

Loturile naționale de zbor cu motor,planorism, paraşutism şi aeronave ultrauşoare şi aerostate sunt stabilite anual de către comisiile de specialitate din cadrul Federației Aeronautice Române. Sportivii componenți ai acestor loturi, legitimați la Aeroclubul României şi stabiliti de comisiile de specialitate ale Federației Aeronautice Române, vor fi validați prin decizie a Directorului General al Aeroclubului României.

Loturile județene de zbor cu motor, planorism, paraşutism şi aeronave ultrauşoare şi aerostate, vor fi stabilite în baza următoarelor criterii de selecție a sportivilor :

- să dețină licența de zbor în termen de valabilitate ;
- să dețină licența medicală în termen de valabilitate ;
- să fi achitat cotizația anuală ;
- să prezinte aptitudini pentru activitatea de performanță conform caracterizării de zbor întocmită de instructorul din aeroclubul teritorial, iar pentru sportivii din loturile județene de aeronave ultrauşoare şi aerostate, conform caracterizării întocmite de un instructor examinator autorizat de Aroclubul României conform R.A.C.R. A.P.A.N.- U.L.M. şi R.A.C.R. A.P.A.N.- A.U.N.

Validarea acestor loturi se va face prin decizie a Directorului General al Aeroclubului României, pentru o perioadă de un an calendaristic, începând cu data de 01 Mai a fiecărui an.

În cazul expirării licenței de zbor sau a celei medicale a sportivului component al lotului național/judetean legitimat la Aeroclubul României, la recomandarea comandantului de aeroclub teritorial, aceştia îşi păstrează calitatea de componenți ai lotului respectiv, până la reânnoirea acestor licențe.

Atribuțiile Comandantului adjunct (locțiitorului pentru zbor)

- Are competențe, autoritate şi răspunde în domeniul organizării, conducerii, desfăşurării şi asigurării zborului în deplină siguranță, în cadrul aeroclubului teritorial;
- Comandantul adjunct/Şeful sectorului zbor urmăreşte şi răspunde de ducerea la îndeplinire, a programelor de pregătire profesională, de menținere a antrenamentului pentru personalul navigant, conform planificărilor şi aprobărilor Directorului General al Aeroclubului României;
- Comandantul adjunct/Şeful sectorului zbor urmăreşte, transmite şi răspunde de înscrierea, legitimarea, desfăşurarea activităților teoretice, practice şi de zbor a sportivilor din cadrul aeroclubului teritorial;
- Pentru îndeplinirea atribuțiilor funcției sale, Comandantul adjunct/Şeful sectorului zbor trasează sarcini de serviciu pentru personalul din subordine;
- Comandantul adjunct/Şeful sectorului zbor poate fi înlocuit, în cazul absenței din subunitate pe o perioadă de cel mult 10 zile, de către unul din piloții instructori din aeroclubul teritorial prin dispoziție scrisă a Comandantului.

Atribuțiile principale ale Consiliului de Metodică şi Siguranța Zborurilor sunt:

- analizează semestrial şi ori de câte ori este nevoie activitatea de zbor din Aeroclubului României;
- analizează activitate de zbor la sfârşitul anului şi propune indicatorii de plan ce revin pentru anul următor;
- analizează fiecare dosar de anchetă în urma eventualelor accidente sau incidente de zbor;
- avizează programele de învățământ ale cursurilor de pregătire şi perfecționare a personalului navigant.

2.1. Supravegherea proprie a operațiunilor de zbor.

Conducerea operațiunilor de zbor se realizează nemijlocit de către Directorul Operațiuni Zbor şi Şefii Detaşamentelor care efectuează şi supravegherea proprie a operațiunilor;

Personalul navigant şi de trafic aerian calificat şi cu licențele valide al instituției se compune din:

- piloți comandanți;
- piloți /paraşutişti instructori;
- piloți / paraşutişti instructori încercători;
- controlori trafic aerian.

2.1.6. Verificarea valabilității licențelor şi admisibilitatea la zbor este responsabilitatea Şefului Serviciului de Certificare Personal Aeronautic. Personalul navigant este obligat să încunostinteze în timp util conducerea instituției privind expirarea valabilității licenței de zbor, inclusiv a celei medicale precum şi schimbările de calificări intervenite.

2.2. Manipularea, analiza şi păstrarea înregistrarilor

2.2.2. Termenele de păstrare a documentelor şi înregistrărilor după ultima completare sunt:

1. registrul cu planificarile de (zbor) Instruire (trafic):	12 luni
2. documente de informare aeronautică:	3 luni
3. documente de informare meteo:	3 luni
4. carnetul de drum al aeonavei (după completare):	6 luni
5. planificarile de (zbor) instruire zilnice:	12 luni
6. plan de zbor operațional (fişa de navigație):	3 luni
7. autorizațiile de survol pentru zonele dens populate:	3 luni
8. ordinele de misiune şi rapoartele acestora:	12 luni
9. rapoarte de verificare periodică în zbor personal navigant:	15 luni
10. carnete de zbor	permanent
11. jurnalul de bord tehnic (după completare)	24 luni

2.2.3 Carnetele, registrele şi jurnalele vor fi numerotate, şnuruite şi sigilate.
Acestea vor fi înregistrate în registrul de intrare-ieşire a documentelor instituției.

2.3. SISTEMUL DE APROBARE AL INSTRUCȚIUNILOR ŞI INFORMAȚIILOR OPERAȚIONALE SUPLIMENTARE

Aprobarea şi introducerea în vigoare a unor documente operaționale, în scopul sporirii siguranței operațiunilor de zbor, nu trebuie să afecteze negativ prevederile Manualului Operațional. Dacă necesitățile impun măsuri mai restrictive decât cele aprobate prin Manualul Operațional, ele vor fi introduse prin DECIZII (Ordine) ale Directorului General al AEROCLUBUL ROMÂNIEI la propunerea Consiliului de Metodică şi Siguranța Zborului, şi cu consulatarea Biroului Siguranța Zborului. Aceste Directive (Ordine) vor avea caracter intern şi obligatoriu pentru întreg personalul

AEROCLUBULUI ROMÂNIEI la care se face trimitere. Dacă analize ulterioare impun păstrarea lor cu caracter definitiv, aceste Directive (Ordine) vor face obiectul unui amendament la Manualul Operațional, conform procedurii de amendare descrisă în acest Manual Operațional.

2.4. PREVENIREA ACCIDENTELOR ŞI PROGRAMUL DE SIGURANȚĂ AL ZBORURILOR

Prevenirea accidentelor şi programul de siguranță a zborurilor reprezintă cea mai importantă latură a activității managementului AEROCLUBUL ROMÂNIEI.

AEROCLUBUL ROMÂNIEI dezvoltă şi implementează următoarele:

a) „Programul de asimilare şi menținere a mentalității evitării riscurilor" este în prezent fundamentat prin:

- activitate de supraveghere nemijlocită cu inspectarea de către cei care au asemenea atribuții din cadrul Direcției de Zbor şi Şeful Biroului Siguranța Zborurilor privind modul de organizare şi desfăşurare a instruirii la sol şi în zbor;
- indoctrinarea personalului navigant cu prevederile reglementărilor în vigoare din Aviația Civilă şi cu prevederile Manualului Operațional, Manualului de Instruire şi a Manualului de exploatare în zbor (Pilot's Operating Hand Book);

b) Evaluarea evenimentelor de zbor se efectuează în cadrul „Consiliului de Metodică şi Siguranță a Zborurilor", care se compune din: Director Operațiuni Zbor, Şeful Detaşamentului Zbor cu Motor, Şeful Detaşamentului Planor, Seful Detasamentului Parasutism, Seful Detasamentului AUU, Şeful Serviciului Navigație, Directorul Tehnic, Şefulul Biroului Siguranța Zborurilor. Informarea personalului navigant şi tehnic de sol, de trafic şi tuturor celor interesați se face prin Dispoziția (Ordinul) Directorului General. Consiliul de Metodică şi Siguranța Zborurilor este un organism consultativ al Directorului General;

c) „Programul de acțiune pentru siguranța zborului" are ca obiectiv încurajarea raportării voluntare a tuturor problemelor care au legatură cu siguranța zborului şi, respectiv, a evenimentelor complementare care sunt observate de către angajați. Acest Program presupune colectarea, analiza şi păstrarea datelor legate de siguranța zborurilor care altfel nu ar putea fi obținute. În final cu datele colectate şi analizate se vor dezvolta acțiuni corective şi programele educaționale pentru prevenirea reapariției unor altor evenimente similare. Informațiile obținute vor permite realizarea acțiunilor corective necesare pentru a remedia defectele sau deficiențele prin programe complexe corespunzătoare.

Este de aşteptat ca rapoartele obținute vor oferi date suplimentare pentru ca remedirea defectelor sau deficiențelor să fie cât mai efectivă pentru activitatea prezentă şi care să conducă la îmbunatățirea sistemului actual şi planificarea argumentată a unui sistem viitor.

Pentru încurajarea raportării defectelor sau deficiențelor se va păstra confidențialitatea privind persoana care face raportul.

2.5. CONTROLUL OPERAȚIONAL ŞI DREPTURILE AUTORITĂȚII AERONAUTICE CIVILE ROMÂNE

Responsabilitatea organizării controlului desfăşurarii activităților de zbor conform reglementărilor în vigoare revine Directorului Operațiuni Zbor al Aeroclubului României.

În desfăşurarea activității de organizare şi control, el va fi ajutat de Şefii Detaşamentelor şi inspectorii de zbor.

Controlul în zbor se execută în conformitate cu Regulamentul de Zbor al Aviației Civile după cum urmează:

a)controlul în zbor în vederea acordării calificărilor inițiale şi superioare se efectuează de către examinatorii de zbor ai Autorității Aeronautice Civile Române sau de către instructorii de zbor abilitați de aceasta;

b)controlul în zbor în vederea prelungirii valabilității documentelor nominale de calificare precum şi controlul în vederea licențierii piloților / paraşutiştilor sportivi se efectuează de către examinatorii de zbor ai Aeroclubului României;

c)controalele curente în zbor se efectuează cel putin de două ori pe an şi la o întrerupere a activitătii de zbor mai mare de 90 zile de către inspectorii de zbor ai Aeroclubului României.

Toate controalele executate în zbor se consemnează în fişele de examinare în zbor şi în carnetul individual de evidență a zborului.

3.2. SISTEMUL DE ASIGURARE A CALITAȚII ŞI SIGURANȚA ZBORURILOR

Include trei aspecte principale:

a)Reglarea sistemului prin intervenția directă a Directorului General, în baza consilierii asigurate de Biroul de Asigurare a Calității şi Biroul de Siguranța Zborurilor.

Directorul General numeşte prin Decizie un Şef Birou de Asigurarea Calității şi un Şef de Birou Siguranța Zborurilor cu rolul de a asigura o consiliere neutră profesională în legătură cu activitatea operațională, de instruire. Şeful Biroului Asigurarea Calității şi Şeful Biroului Siguranța Zborurilor sunt persoane desemnate să contribuie la realizarea unui management efectiv al riscului în ceea ce priveşte siguranța zborurilor (safety). Acesta se subordonează şi colaborează direct cu Directorul General şi întocmeşte “Programul de siguranță a zborurilor”.

Responsabilitatea asigurării resurselor financiare/umane necesare implementării “Programului de siguranță a zborurilor” revine, prin virtutea organizării, conducerii Aeroclubului României. “Programul de siguranță a zborurilor” este o consecintă a auditurilor planificate sau neplanificate.

Acest Program urmăreşte implementarea măsurilor corective necesare stabilite prin Decizia Directorului General. În vederea îndeplinirii atribuțiilor sale, Şeful Serviciului Asigurarea Calității şi Siguranța Zborurilor este împuternicit să colaboreze cu toate organizațiile naționale şi internaționale care au un rol în definirea şi implementarea principiilor de siguranță a zborurilor (safety).

Şeful Serviciului Asigurarea Calității şi Siguranța Zborurilor este obligat să participe la cursuri de specialitate în probleme de safety, cum şi la toate cursurile organizate cu personalul din Direcția Operațiuni Zbor cu ocazia achiziționării de tehnică nouă (aeronave, simulatoare, etc.).

Atribuțiile Şefului Biroului Siguranța Zborurilor sunt, în principal, următoarele:

- definirea, împreună cu conducerea Aeroclubului României, a conceptului de bază în ceea ce priveşte siguranța zborurilor, a politicii de safety funcție de reglementările în vigoare şi politica proprie;
- definirea termenilor de safety ;
- întocmirea Programului de safety şi urmărirea implementării acestuia;
- stabilirea, împreună cu/şi prin Decizia Directorului General, a Consiliului de Metodică şi Siguranța Zborurilor;
- stabilirea, împreună cu Directorul General, a Programului de audituri şi inspecții pe linie de safety/calitate;

• stabilirea, împreună cu factorii responsabili, a Programului de instruire/educație pe linie de safety/calitate;

• participarea activă/consultativă în Comisia de anchetă pentru investigarea incidentelor/accidentelor de zbor.

b)Analizele şi propunerile Consiliului de Metodică şi Siguranța a Zborurilor care constituie una din sursele principale de informații pentru dispunerea de măsuri corective.

c) Sistemul de audit şi asigurare a calității lucrărilor de întreținere tehnică a aeronavelor, conform Manualelor şi Programelor specifice activității de maintenance.

Asigurarea calității zborurilor se face în conformitate cu Manualul de Management al Calității – Aeroclubul României (MMC-AR) şi este în responsabilitatea directă a Şefului Biroului Asigurarea Calității de a efectua feed-back-ul cu Directorul General al Aerolcubului României în vederea eliminării neconformităților constatate, printr-un sistem de audituri interne.

4.1. COMPUNEREA ECHIPAJELOR

4.1.1. Componența minimă a echipajelor pe tipuri de aeronave, în funcție de tipul, particularitățile şi dificultățile misiunii precum şi de experiența de zbor şi autorizările interne ale personalului navigant disponibil este urmatoarea:

a) Pentru toate misiunile cu excepția celor de şcoală-instruire:

- AN-2 - 1 comandant pe postul din stânga
  - 1 mecanic navigant
- ZLIN-142 - 1 comandant pe postul din stânga
- PZL-104 - 1 comandant pe postul din stânga
- IAR-46S - 1 comandant pe postul din stânga
- Zlin 526 - 1 comandant postul din spate
- Zlin 726 - 1 comndant postul din față
- Extra 300L - 1 comandant postul din spate
- GA – 8 - 1 comandant pe postul din stânga

b) Pentru misiunile de şcoală şi instruire:

- dreapta instructor / stânga elev pentru zborurile de navigație pe ruta (AN-2, Zlin 142, PZL 104, IAR 46, GA - 8);
- dreapta instructor/stânga elev pentru zborurile în zona de lucru a aerodromului(AN-2, Zlin 142, PZL 104, IAR 46, GA - 8);
- stânga instructor/dreapta elev pentru pregătire pilot instructor;
- cabina față instructor / cabina spate elev în zbor instrucție (Zlin 526, Extra 300L)
- cabina față elev / cabina spate instructor în zbor de instrucție (Zlin 726, Planor)

c) Pentru misiunile de lucru aerian sau aviatie generală echipajul va fi cel prevăzut în Manualul de zbor al aeronavei;

4.3. ACCESUL LA BORD A SPECIALIŞTILOR

SPECIALIST - o persoana, alta decât membru al aechipajului, care are îndatoriri directe, asociate cu activitatea de lucru aerian.

Procedura de acces al specialiştilor la bordul aeronavelor şi instructajul acestora

Procedura de îmbarcare a specialiştilor cuprinde:

-un scurt briefing despre condițiile de zbor şi siguranța zborului;

-comunicarea locurilor pe care le vor ocupa în funcție de greutatea acestora;

-completarea listei de persoane cu datele de rigoare;

-înştiințarea acestora despre procedura ce trebuie urmată în cazul unei aterizări

forțate;

-reguli despre fumatul la bord sau în zonele de escale;

-folosirea centurilor de siguranță;

-restricții în privința folosirii dispozitivelor electronice;

-depozitarea bagajelor de mâna.

Comandantul aeronavei se va asigura ca echipamentul de urgență rămâne uşor accesibil pentru uzul imediat.

5.1. PRECIZAREA LICENȚELOR, CALIFICĂRILOR, ANTRENAMENTULUI, CERINȚELOR

Personalul navigant al Aeroclubului României trebuie să dețină cel putin licența şi calificarea pentru care asigură instruirea şi trebuie să aibă dreptul de a zbura ca pilot comandant pe aeronava respectivă în timpul instruirii, cu condiția indeplinirii cerințelor de experiență recentă prevazută de JAR FCL-1; RACR-LPAN-2; RACR-APAN-ULM; RACR-APAN-AUN.

Instructorii de zbor vor fi controlați de cel putin doua ori pe an, în conformitate cu prevederile prezentului Manual Operațional, capitolul 2, punctul 2.1.3., Partea A.

În condițiile în care instructorii îndeplinesc cerințele privind calificarea şi experiența pentru fiecare rol îndeplinit, aceştia nu sunt restricționați la îndeplinirea unui singur rol ca instructor de zbor, instructor pentru calificare de tip, instructor pentru calificare de clasă, sau instructor de zbor instrumental.

5.1.1. Echivalări în vederea obținerii altor calificări

Solicitanților pentru obtinerea unor alte calificări de instructor li se va recunoaşte aptitudinea de a preda (metodologia instruirii) deja demonstrate pentru calificarea de instructor deținută.

5.2. ECHIPAJUL DE CONDUCERE

Pentru a fi admis la bordul aeronavelor Aeroclubului României, personalul navigant trebuie să corespundă cerințelor prevăzute în Regulamentul de licențiere al personalului aeronautic civil navigant.

5.2.2. Brevete şi licențe

a) Personalul navigant al Aeroclubului României este deținător al licenței şi calificării de pilot / paraşutist obținută în conformitate cu prevederile Regulamentelor de licențiere a personalului aeronautic civil navigant.

Licența, împreună cu documentul de aptitudine medicală, se va afla permanent asupra deținătorului, pe tot timpul cât acesta se află în misiune.

Nici o persoana nu va fi autorizată să dețină o funcție la bordul unei aeronave dacă nu deține un document valabil pentru funcția respectivă.

Comandantul aeronavei are obligația să vegheze la respectarea acestei condiții, pentru tot echipajul din subordinea sa.

b) Evidența documentelor de calificare ale personalului aeronautic civil navigant din Aeroclubul României precum şi evidența activității personale a acestora, va fi ținută de către Serviciul Certificare Personal Aeronautic şi va fi controlată periodic de către Directorul de Zbor.

c) La sediul Aeroclubului Teritorial se vor găsi permanent şi actualizat:

- carnetul de zbor individual al personalului aeronautic civil navigant (instructori zbor, piloți comandanți şi elevi-piloti);
- evidența zilnică, săptmânală, lunară şi anuală a timpului de zbor;
- evidența zilnică, săptamanală, lunară şi anuală a timpului de serviciu pentru zbor;
- planificările şi ordinele de misiune;

- dosare personale.

Notă: Dosarul personal trebuie să cuprindă documentele în copie care atesta cursurile de calificare şi fişele de control la sol şi în zbor.

Termenele de păstrare a documentelor enumerate mai sus sunt cele specificate în Partea A, capitolul 2 punctul 2.2.2. din prezentul Manual Operațional.

5.2.3. Cursuri de conversie

Cursuri de calificare (trecere pe alte tipuri de aeronave) se vor efectua în baza programelor de pregătire teoretică şi practică în zbor cuprinse în Partea D a prezentului manual. Programele vor ține cont de experiența de zbor acumulată anterior de către personalul aeronautic civil navigant care face trecerea pe alt tip de aeronavă şi de prevederile Regulamentului de licențiere a personalului navigant.

5.2.4. Antrenamentul de menținere a capacității

Intregului personalul navigant al instituției i se va asigura, funcție de calificările şi autorizările deținute, cel putin:

- lucru aerian – 25 ore de zbor/an;
- remorcaj planoare – 5 ore şi 10 remorcaje/an;
- lansare parasutisti – 5 ore şi 10 lansări/an;
- 1 zbor la fiecare 90 de zile pentru asigurarea continuității la zbor;

5.2.5. Întreruperi de la zbor şi controlul periodic

a)Pentru menținerea valabilității licenței de zbor, personalul navigant va efectua un zbor de control intern după o întrerupere mai mare de 45 de zile (regula celor 45 de zile), dar care să nu depăşească 90 de zile pentru fiecare tip de aeronavă. După întreruperi de zbor pe un tip de aeronava mai mari de 45 de zile dar mai mici de 90 de zile, activitatea se reia numai după efectuarea cu rezultate corespunzătoare a unui zbor de control cu minimum 2 (două) aterizari. După întreruperi de zbor pe un tip de aeronavă mai mari de 90 de zile, dar mai mici de 180 de zile, activitatea se reia numai după efectuarea cu rezultate corespunzatoare a unei antrenament în zbor necomercial de minimum 1 (una) oră cu cel putin 5 aterizari şi a unui zbor de control cu minim 2 (două) aterizari. După întreruperi de zbor pe un tip de aeronavă mai mare de 180 de zile dar mai mici de 365 de zile, activitatea se reia numai după efectuarea cu rezultate corespunzatoare a unui curs teoretic de reâmprospătare a cunoştințelor privind exploatarea la sol şi în zbor a aeronavei, cu durata de 5 zile (30 ore de clasă), a unui program antrenament de zbor în zona (necomercial) de minimum 1 (una) oră şi pe ruta (comercial) de minim 5 ore. Pentru întreruperi în activitatea de zbor pe un tip de aeronava mai mari de 365 de zile se va efectua un program în volum de jumatate din programul de calificare aprobat.

b)Controlul periodic intern al întregului personal navigant se efectuează de către Şeful Detaşamentului (inspector) al Aeroclubului României de cel putin două ori pe an, nedepăşindu-se termenul de 6 luni.

Rezultatele examinării în zbor vor fi obligatoriu înregistrate în Carnetul de zbor personal.

Scopul controlului periodic este testarea în condiții specifice a cunoştințelor teoretice şi a deprinderilor practice privind efectuarea misiunilor de zbor în condiții normale şi rezolvarea cazurilor speciale.

6.1. PRECAUTII PRIVIND SANATATEA ECHIPAJULUI

Pentru a fi admis la zbor, personalul navigant trebuie sa detina licenta medicala în termen de valabilitate.

Controlul starii psihofizice zilnice nu se executa, deoarece se iau in consideratie

declaratiile personale ale membrilor echipajului precum si controlul subiectiv al personalului de conducere al Aeroclubului Romaniei.

La solicitarea personalului navigant, sau a conducerii Institutiei, chiar si atunci când nu sunt suspiciuni, se poate solicita efectuarea unui control medical sumar de catre personal calificat.

Urmatoarele aspecte legate de starea de sanatate a echipajului vor fi supravegheate:

a) consumul de alcool;

- niciun membru al echipajului nu poate fi planificat la zbor, daca a consumat orice fel de alcool, cu 12 ore mai devreme de misiune;
- niciun membru al echipajului nu poate fi planificat la zbor, daca se afla, evident sau aparent sub influenta alcoolului;
- la cererea comandantului, a unei persoane din conducerea AR, a unui inspector al Autoritatii Aeronautice Civile Romane, sau a altei autoritati abilitate care supravegheaza aplicarea legii, o persoana nu poate refuza controlul alcoolscopic, refuzul insemnand recunoastere implicita;

b) consumul de narcotice este cu desavarsire interzis;

c) consumul de droguri este cu desavarsire interzis;

d) consumul de tablete pentru somn, este permis cu acordul si sub supravegherea medicului curant; planificarea la zbor se va face tinand cont de efectul remanent al acestora;

e) consumul de preparate farmaceutice diverse se va face sub supravegherea unui medic specialist, mai ales in perioada de zbor; specialistul trebuie sa fie capabil sa prevada eventuale influente asupra organismului care ar putea influenta negativ siguranta zborului. Automedicatia nu este recomandata;

f) imunizarile trebuie sa fie anuntate si monitorizate;

g) folosirea aparatelor de scufundare (scafandru) trebuie anuntata, pentru a se asigura compensarea;

h) donarea de sange nu se face fara anuntarea, in prealabil, a conducerii operationale a AR;

i) consumarea hranei de catre echipaj in timpul zborului nu este permisa. Consumarea hranei in aeronava se poate face numai pe locurile rezervate exclusiv pasagerilor;

Nota: Se recomanda evitarea consumarii alimentelor care ar putea conduce la discomfort (alimente care fermenteaza);

j) somnul si odihna vor fi asigurate in conditii care sa respecte normele de igiena muncii si in cuantumul recomandat de legislatia in vigoare.

7.1. TIMPUL BLOC, TIMPUL DE SERVICIU PENTRU ZBOR SI TIMPUL TOTAL DE MUNCA

Timp bloc - timpul scurs din momentul în care o aeronavă se pune în mişcare pentru prima dată din locul de parcare în vederea decolării până în momentul în care aceasta se opreşte în poziția desemnată pentru parcare şi are toate motoarele oprite.

Timp de serviciu - o perioadă de timp care începe în momentul în care un membru de echipaj, solicitat de operator, începe un serviciu şi se încheie în momentul în care membrul de echipaj este liber de orice sarcină de serviciu.

Timp de serviciu pentru zbor (TSZ) - perioada de timp în care o persoană operează într-o aeronavă ca membru de echipaj. TSZ începe în momentul în care un membru de echipaj se prezintă în vederea începerii unui serviciu care cuprinde un zbor sau o serie de zboruri; aceasta se termină la sfârşitul ultimului zbor unde el este

membru de echipaj operativ.

Timpul bloc şi timpul de serviciu pentru zbor (TSZ) se stabilesc pentru fiecare tip de misiune în parte, funcție de complexitate, dar în conformitate cu prevederile şi definițiile din RACR-LTMO Ed. 2 - 2008 emis de MINISTERUL TRANSPORTURILOR .

Limitări cumulative ale timpilor-bloc

Orice operator trebuie să se asigure că timpul-bloc total executat al zborurilor pentru care un membru de echipaj este utilizat ca membru de echipaj operativ nu depăşeşte:

a) 900 de ore de zbor într-un an calendaristic;

b) 100 de ore de zbor în oricare 28 de zile consecutive.

Cumularea timpului de serviciu

Orice operator trebuie să se asigure că timpul total de serviciu efectuat de un membru de echipaj nu depăşeşte:

a) 60 de ore în oricare 7 zile consecutive;

b) 190 de ore în oricare 28 de zile consecutive, iar timpul total de muncă anual executat al membrilor de echipaj nu depăşeşte 2.000 de ore într-un an calendaristic.

Timpul bloc şi timpul de serviciu pentru zbor zilnic maxim admis pentru echipajele care execută operațiuni de lucru aerian, servicii medicale de urgență şi zboruri-şcoală cu avioane sunt limitați, în funcție de ora locală la care începe operațiunea, după cum urmează:

Ora locală la care începe operațiunea	Avion cu un singur pilot		Avion cu 2 piloți	
	TSZ (ore)	Timp bloc (ore)	TSZ (ore)	Timp bloc (ore)
06:00-06:59	9	6	10	7
07:00-07:59	10	7	11	8
08:00-13:59	10	7	12	8
14:00-01:59	9	6	10	7
02:00-05:59	8	5	9	6

Membrii de echipaj care efectuează zboruri repetate de scurtă durată / sectoare reduse, zboruri scoală în tur de pistă – cu o medie de 10 sau mai multe aterizări pe oră – trebuie să facă o pauză la sol, în exteriorul avionului, de minim 60 de minute la fiecare 3 ore de zbor.

În cazul în care anumite operațiuni sunt executate în condiții de activitate întreruptă, fără a se asigura facilități corespunzătoare pentru odihnă, limitările de timp de serviciu pentru zbor şi, respectiv, de timp bloc aplicabile sunt cele corespunzătoare condițiilor mai restrictive.

Limitele admise nu trebuie să depăşească limitele prevăzute în tabelul de mai sus, dar, în funcție de condițiile specifice de operare, operatorul poate stabili restricții suplimentare.

În interesul creşterii siguranței şi eficienței operațiunilor de zbor, operatorul aerian va putea utiliza timpul de serviciu pentru zbor întrerupt dacă dispune la baza de operare de condițiile necesare asigurării odihnei echipajului. Durata întreruperii timpului de serviciu pentru zbor nu va fi mai mică de 3 ore. În aceste condiții, timpul de serviciu pentru zbor va putea fi majorat cu maximum 3 ore şi timpul de zbor cu două ore, într-o zi.

Timpul total de muncă pentru un membru al echipajului va fi, după cum urmează, de maxim:

- 60 de ore - la fiecare 7 de zile consecutive;
- 190 de ore - la fiecare 28 de zile consecutive;

- 2000 de ore - pe parcursul unui an calendaristic.

7.2. TIMPUL DE ODIHNĂ

7.2.1. Timpul de odihnă minim care trebuie să i se acorde unui membru de echipaj înainte de începerea unui timp de serviciu pentru zbor de la baza de reşedință trebuie să fie cel puțin la fel de lung ca timpul de serviciu pentru zbor anterior sau de 12 ore, oricare este mai mare.

7.2.2. Timpul de odihnă minim care trebuie să i se acorde unui membru de echipaj înainte de începerea unui serviciu pentru zbor dintr-o locație diferită de baza de reşedință trebuie să fie cel puțin la fel de lung cu timpul de serviciu pentru zbor anterior sau de 10 ore, oricare este mai mare, cu condiția ca operatorul să asigure membrului de echipaj minimum 8 ore de somn neântrerupt, luând în considerare timpul de deplasare, precum şi timpul necesar pentru alte necesități fiziologice; responsabilitatea privind folosirea timpului de odihnă revine membrului de echipaj.

7.2.3. Timpul de odihnă minim stabilit la pct. 7.2.1 şi 7.2.2 trebuie să cuprindă cel puțin 8 ore în intervalul 22,00-8,00, ora locală, dacă diferența dintre locul unde a fost efectuat timpul de odihnă anterior şi timpul de odihnă actual este mai mare de 3 fuse orare.

7.2.4. Regia Autonomă "Autoritatea Aeronautică Civilă Română" poate să acorde exceptări privind reducerea timpului de odihnă minim.

7.2.5. În susținerea solicitării pentru exceptare, operatorii aerieni vor demonstra Regiei Autonome "Autoritatea Aeronautică Civilă Română", prin experiență operațională proprie şi rezultate ştiințifice în domeniu, că reducerea timpului de odihnă minim nu va aduce prejudicii siguranței zborului.

7.2.6 Timpi de odihnă

7.2.6.1. Într-un interval de 7 zile consecutive, operatorul trebuie să asigure un timp de odihnă săptămânal minim de 36 de ore, care să includă două nopți locale; între două începuturi succesive a 2 timpi de odihnă nu trebuie să treacă mai mult de 168 de ore.

7.2.6.2. Orice operator trebuie să se asigure că membrii de echipaj beneficiază în fiecare an calendaristic de cel puțin 96 de zile locale libere de orice sarcini. Perioada de rezervă şi concediul de odihnă minim legal nu pot fi luate în calculul acestor 96 de zile.

7.4 ALIMENTAȚIA

7.4.1. Membrii de echipaj şi operatorii trebuie să fie conştienți de faptul că lipsa unei alimentații adecvate poate determina diminuarea performanței unui membru de echipaj, precum şi nivelul său de concentrare.

7.4.2. În situația în care timpul de serviciu pentru zbor depăşeşte 6 ore, pentru a evita diminuarea performanței membrilor de echipaj, operatorul trebuie să asigure alimentația corespunzătoare a acestora.

7.5 INREGISTRĂRI PRIVIND TIMPUL DE SERVICIU PENTRU ZBOR, TIMPUL DE MUNCĂ ŞI TIMPUL DE ODIHNĂ

7.4.1 Aeroclubul României trebuie să înregistreze şi să păstreze pentru o perioadă de minim 15 luni evidențe suficient de detaliate şi exacte ale membrilor de echipaj cu privire la:

a) timpii bloc; şi

b) timpii de serviciu pentru zbor, cu menționarea începutului, terminării şi duratei fiecărui serviciu pentru zbor, şi

c) timpii de muncă zilnic şi lunar cumulat; şi

d) timpii de odihnă şi numărul de zile libere de orice sarcini de serviciu.

Copii ale acestor înregistrări pot fi puse la dispoziția membrilor de echipaj interesați, la cerere.

7.4.2 Fiecare membru de echipaj trebuie să păstreze înregistrări individuale şi evidențe corespunzătoare cu privire la:

a) timpi bloc;

b) timpi de serviciu pentru zbor;

c) timpi de serviciu;

d) timpi de odihnă şi zile libere de orice sarcini de serviciu.

Aceste înregistrări trebuie să fie prezentate oricărui alt operator la care urmează să lucreze, înainte de planificarea unui serviciu pentru zbor.

7.4.3 Înregistrările trebuie să fie păstrate pentru întreaga activitate desfăşurată în ultimele 15 luni sau mai mult, dacă acest lucru este cerut de acte normative aplicabile.

7.4.4 Orice operator trebuie să păstreze pentru cel puțin o durată de 6 luni toate rapoartele de extindere a timpilor de serviciu pentru zbor, timpilor bloc şi timpilor de odihnă, întocmite de piloții comandanți.

7.4.5. Formularul la care fac referire punctele 7.4.1. si 7.4.2 este Anexa 9 din prezentul MOZ.

8. PROCEDURI OPERAȚIONALE

Zborul zilnic se desfăşoară sub conducerea unui instructor (conducator de zbor), numit de către Locțiitorul de zbor şi aprobat de către Comandantul Aeroclubului Teritorial.

Zborul se execută după un plan operațional de zbor întocmit de către Locțiitorul de zbor, conform Anexei 2. În timpul startului toate persoanele care participă la zbor sunt subordonate direct conducatorului de zbor. Acesta conlucreaza cu controlorul de trafic, cel din urmă având obligația să-i ofere informații de orice natura în legatură cu zborul şi să obțină de la organele de trafic civile şi militare aprobările necesare pentru efectuarea zborului din ziua respectivă. Instructorul de zbor care are la zbor elevi în simplă comandă,

pe timpul când elevul zbura în simplă comandă, va îndeplini funcția de ajutor conducator

de zbor.

8.1. INSTRUCȚIUNI PENTRU PREGĂTIREA ZBORURILOR

8.1.1. Înalțimile minime de siguranță de operare sunt:

1. Un zbor VFR nu trebuie efectuat:

a)deasupra zonelor dens populate ale metropolelor, oraşelor sau ale altor aşezări sau peste o adunare de persoane în aer liber la o înalțime mai mică decat 300 m (1000 ft) peste cel mai înalt obstacol aflat într-o suprafață cu raza de 600 m măsurată de la aeronavă;

b)în alte locuri decât cele specificate la punctul a) de mai sus, la o înalțime mai mică decat 150 m (500 ft) deasupra solului sau apei.

2. Nivelele de zbor vor fi folosite respectându-se regulile IFR, utilizându-se cel mai de jos nivel al căii aeriene.

8.1.4. Minime de operare pe ruta

- vizibilitate minimă 5000 m;
- distanța minimă pe orizontală până la nori 1500 m;
- distanța minimă pe verticală până la nori 300 m;

8.1.5. Interpretarea informațiilor meteorologice

Informarea meteorologică se face “în clar” de către meteorolog, fără a fi nevoie de

decodificarea mesajelor. Daca situația o impune, personalul aeronautic civil navigant fiind la curent cu OMT nr. 181 privind RACR-ASMET, poate decodifica mesajele meteorologice (METAR, SIGMET, TAF, SPECI, etc.) la bordul aeronavei fiind şi un formular de decodificare.

Condițiile minime meteorologice trebuie verificate pe toată perioada zborului.

Dacă în timpul zborului aceste condiții sunt sub minime, este obligatorie întoarcerea la aerodromul de plecare sau aterizarea pe aerodromul de rezervă cel mai apropiat. În mod excepțional, dacă există informații certe că înrăutățirea condițiilor meteorologice este locală, iar la destinație condițiile meteorologice sunt peste minimile stabilite, pilotul comandant poate decide continuarea zborului.

8.3.5. Condiții atmosferice adverse şi potențial periculoase

a)Oraje

Este interzisă intrarea în norii orajoşi, ocolirea acestora la distanțe mai mici de 10 km sau trecerea sub aceştia. Zborul între două fronturi de nori orajoşi se admite numai dacă distanța între acestea este de minim 25 km.

În cazul zborului IFR, schimbarea nivelului sau rutei de zbor pentru evitarea zonelor orajoase se face cu autorizarea organului de trafic aerian sub a cărui dirijare se afla aeronava.

b)Condiții de givraj

La aeronavele Aeroclubului României, zborul în condiții de givraj este interzis. Dacă în timpul zborului apar conditii de givraj, se va schimba imediat nivelul de zbor cu aprobarea organului de trafic cu care aeronava este în legatură şi se va ateriza pe cel mai apropiat aeroport (aerodrom).

În cazul givrajului la sol, se interzice decolarea.

c) Turbulența

În cazul zborului în condiții de turbulența, se va micşora viteza avionului conform instrucțiunilor din Manualul de Zbor al Aeronavei.

d)Vânt de forfecare

La aparitia vântului de forfecare, se va monitoriza puterea motorului, atitudinea avionului, viteza verticala si viteza de zbor si se va interveni prompt pentru obtinerea celor mai bune efecte de contracarare a vântului de forfecare.

e) Precipitatii puternice

Zborul în precipitații este periculos, deoarece poate apare turbulența puternică şi de asemenea vizibilitatea este foarte redusă. Dacă vizibilitatea orizontală este sub 4 km sau plafonul este sub 200 m, zborul VFR în precipitații este interzis.

f) Unda (montană)

În timpul zborului în apropierea zonele muntoase, trebuie să se cunoască direcția vântului pentru a se cunoaşte pe care parte a versantului se întâlnesc curenți ascendenți şi pe care parte cei descendenți şi, de asemeni, zonele specifice de turbulență. Astfel, pe versantul din partea care bate vântul se întâlnesc curenți ascendenți, iar în cealaltă parte cei descendenți. Aceştia sunt cu atât mai puternici, cu cât intensitatea vântului este mai mare

g)Inversiuni semnificative de temperatura

Inversiunile termice pot produce vânt de forfecare la sol. Ele apar de regulă iarna, în prima parte a zilei. De asemenea, puterea motorului scade odată cu creşterea înalțimii.

8.4. ZBORURI NONPROFIT – PROCEDURI ŞI LIMITĂRI

a) Zborurile de antrenament se efectuează în conformitate cu programele aprobate de către Direcția Operațiuni Zbor.

b) Zborurile tehnice interne se efectuează la începutul fiecărei zile de zbor sau ori de câte ori este nevoie, după efectuarea unor lucrări tehnice. Aceste zboruri se pot

efectua împreună cu personalul tehnic abilitat care a efectuat lucrarea.

c) Zborurile tehnice oficiale vor fi executate de către personalul abilitat de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română în conformitate cu reglementările în vigoare.

d) Zborurile de transport avion se vor executa ori de câte ori este nevoie, de către personalul AR, putând fi asimilate ca exerciții din programul de instruire.

e) Zborurile demonstrative se vor executa la cererea unor terțe parți cu aprobarea Autorității Aeronautice Civile Române şi a Directorului General al Aeroclubului României.

8b.1 GENERALITĂȚI

8b.1.1. Procedurile operaționale specifice paraşutelor stabilesc modul de organizare, pregătire şi execuție a zborurilor/salturilor efectuate cu paraşute în porțiunile de spațiu aerian (zonele), repartizate pe perioade de timp determinate sau nedeterminate pentru activitatea aeronautică sportivă. Ele sunt întocmite în baza prevederilor Codului Aerian al României, RACR – Regulile Aerului, Regimului de Zbor în spațiul Aerian al României precum şi a altor reglementări privind aviația civilă, adoptate pe plan național şi/sau internațional (RACR LPAN P).

8b.1.2. Pentru organizarea, pregătirea şi executarea zborurilor/salturilor, altele decât cele de instruire, antrenament şi control al pregătirii personalului navigant, precum şi pentru cele efectuate cu paraşute în afara zonelor repartizate pentru activitatea aeronautică sportivă, se vor respecta şi prevederile urmtoarelor documente de reglementare, după caz:

a) pentru zborurile/salturile competiționale precum şi pentru cele executate în cadrul manifestațiilor demonstrative, programul de desfăşurare al acestora va fi întocmit pentru fiecare caz în parte, astfel:

- pentru cele organizate şi desfăşurate de aerocluburile teritoriale pe baza planului trimestrial de manifestări şi competiții aprobat;
- pentru cele organizate şi desfăşurate prin grija sau sub coordonarea Aeroclubului României, programul va fi avizat de A.A.C.R.;

b) pentru zborurile/salturile tehnice interne şi oficiale, conform Procedurilor pentru Controlul Tehnic Oficial al Paraşutelor - PCTO-134 EP si PCTO 135 EP aprobate de AACR.

8b.1.3. Respectarea prevederilor prezențelor Proceduri operaționale specifice paraşutelor este obligatorie pentru toate echipajele care execută salturi cu paraşute în porțiunile de spațiu aerian repartizate pentru activitatea aeronautică sportivă, precum şi pentru întregul personal care concura la planificarea, organizarea, asigurarea, executarea, dirijarea şi controlul activității aeronautice sportive.

8b.2. PARAŞUTE

8b.2.1. Loturile de paraşute folosite de Aeroclubul României sunt:

- de formare şi antrenament (MANTA 230; MANTA 290; PARAFOIL, etc);
- de antrenament şi performanță (MANTA 230; MANTA 290; PARAFOIL, etc);
- de performanță (PARAFOIL, etc);

8b.2.2. COMPONENTA LOTURILOR DE PARASUTE ALE AEROCLUBULUI ROMANIEI

PARAŞUTE MANTA 290

- YR 96136 YR 96169
- YR 96137 YR 96170
- YR 96138 YR 96171
- YR 96139 YR 96172
- YR 96140 YR 96173
- YR 96142 YR 96174
- YR 96143 YR 96175
- YR 96144 YR 96176
- YR 96145 YR 96177
- YR 96146 YR 96178
- YR 96147 YR 96179
- YR 96148 YR 96180
- YR 96149 YR 96181
- YR 96150 YR 96182
- YR 96163 YR 96183
- YR 96164 YR 96184
- YR 96165 YR 96185
- YR 96166 YR 96186
- YR 96167 YR 96187
- YR 96168

PARAŞUTE MANTA 230

- YR 96233 YR 96238
- YR 96234 YR 96239
- YR 96235 YR 96240
- YR 96236 YR 96241
- YR 96237 YR 96242

PARAŞUTE PARAFOIL

- YR 96151 YR 96201
- YR 96152 YR 96202
- YR 96153 YR 96203
- YR 96154 YR 96204
- YR 96155 YR 96205
- YR 96156 YR 96206
- YR 96157 YR 96207
- YR 96158 YR 96208
- YR 96159 YR 96209
- YR 96160 YR 96210

8b.3. TERENURI PENTRU DESFĂŞURAREA ACTIVITĂȚII DE PARAŞUTISM - ZBOR / SALT / SALTURI CU PARAŞUTA FOLOSITE ÎN AEROCLUBUL ROMÂNIEI

8b.3.1. Activitatea de paraşutism se desfăşoara pe terenurile Aerocluburilor Teritoriale ale Aeroclubului României.

8b.3.2. Prin derogare de la prevederile art. 8b.3.1. paraşutistii pot ateriza şi pe alte terenuri decât aerodromurile Aeroclubului României, fie în cazul executării unor misiuni specifice (concursuri sau cantonamente de paraşutism, zbor/salturi de performanță, aterizări pe terenuri neomologate, mitinguri, demonstrații aeronautice, etc.), fie în cazul aterizărilor în afara aerodromului executate în alte condiții decât cele prevăzute în ordinul de misiune, datorită condițiilor meteorologice nefavorabile sau periculoase saltului cu paraşuta (schimbarea

direcției vântului, intensificarea acestuia, etc.).

8b.3.3. Aerodromurile Aeroclubului României pe care se operează cu paraşute sunt cele ale Aerocluburilor Teritoriale, după cum urmează:

- Aeroclubul Teritorial – "Traian Vuia" Arad , tel. 0257-281306
- Aeroclubul Teritorial - "Alexandru Papana"- secția Baia Mare , tel. 0262-293427
- "Alexandru Papana" -secția Satu Mare , tel. 0261-750702
- Aeroclubul Teritorial - Iosif Silimon" -secția Ghimbav , tel. 0268-477507
- "Iosif Silimon"-sectia Sânpetru , tel. 0268-360222
- .Aeroclubul Teritorial – "Aurel Vlaicu" Bucureşti , tel. 021-4230363
- .Aeroclubul Teritorial – "Traian Dârjan" Cluj-Napoca , tel. 0264-590767
- .Aeroclubul Teritorial – "George Valentin Bibescu" Craiova , tel. 0251-426461
- Aeroclubul Teritorial – "Constantin Manolache" Deva , tel. 0254-236910
- Aeroclubul Teritorial – "Alexandru Matei" Iaşi , tel. 0230-272784
- .Aeroclubul Teritorial – "Smaranda Brăescu" Oradea , tel. 0259-412708
- .Aeroclubul Teritorial – "Henri Coanda" Piteşti , tel. 0248-218666
- Aeroclubul Teritorial – "Gheorghe Banciulescu" Ploieşti , tel. 0244-482224
- Aeroclubul Teritorial – "Hermann Oberth" Sibiu , tel. 0269-229240
- Aeroclubul Teritorial – "Grigore Bastan" Suceava , tel. 0230-529913
- Aeroclubul Teritorial – "Elie Carafoli" Târgu-Mureş , tel. 0265-269394

8b.4. OBLIGAȚIILE ŞI RĂSPUNDERILE PERSONALULUI AERONAUTIC CIVIL NAVIGANT ANGAJAT AL AEROCLUBUL ROMÂNIEI

8b.4.1. Instructorul de zbor/salt

8b.4.1.1. Instructorul de zbor/salt din Aerocluburile Teritoriale este subordonat nemijlocit comandantului aeroclubului de care aparține. Pe timpul staționării pe un alt aerodrom decât cel de bază, instructorul de zbor/salt este subordonat comandantului aeroclubului respectiv, din punct de vedere al oricărei activități legate direct de zbor/salt şi de securitatea zborului/saltului.

8b.4.1.2. Instructorul de zbor/salt organizează şi conduce executarea în bune condițiuni a misiunilor de zbor/salt primite, veghează la respectarea tuturor dispozițiilor, precum şi la îndeplinirea operațiilor legate de executarea misiunii, asigură disciplina şi ordinea la sol şi în zbor/salt a elevilor paraşutişti şi paraşutiştilor amatori.

8b.4.1.3. Instructorul de zbor/salt trebuie:

- să stabilească şi să aplice metode optime de instruire la sol şi în zbor/salt a elevilor paraşutisti şi paraşutiştilor amatori, impunând acestora autodisciplina, precum şi formarea unei culturi pentru aviație şi atasamentul pentru aeroclubul în care îşi desfăşoara activitatea;
- să îmbunatățească permanent nivelul de pregătire al elevilor paraşutişti şi paraşutiştilor amatori;
- să ştie să analizeze corect situația meteorologică înaintea şi în timpul zborului / saltului;
- să cunoască şi să aplice toate documentele în vigoare care reglementează activitatea sa la sol şi în zbor/salt;
- să stăpânească şi să aplice metoda cea mai eficientă de instruire a elevilor paraşutişti şi paraşutiştilor amatori la sol şi în zbor/salt;
- pe timpul circulației aeronavelor la sol şi al zborului/saltului, să mențină legatura permanentă radio cu organul de dirijare şi control, pentru a executa în siguranța activitățile la sol şi în zbor/salt. Totodată, el va supraveghea necontenit spațiul înconjurător pentru a preveni abordajele cu alte aeronave sau ciocnirile cu obstacolele de pe sol;

- să consemneze în Registrul de pregătire la analiza zborului/saltului şi să raporteze comandantului sau nemijlocit toate faptele care survin pe timpul executării misiunii şi care prezintă interes pentru îndeplinirea acesteia şi a zborului/saltului în general;
- să fie exemplu personal de disciplină pentru elevii paraşutişti şi paraşutiştii amatori şi să se impună printr-o înaltă competență profesională şi conduita morală;
- să ridice permanent nivelul de calificare al elevilor paraşutişti şi parasutistilor amatori, să-i educe în spiritul respectului reciproc şi să-i stimuleze în îndeplinirea cu simț de răspundere a activității;
- să parasească ultimul aeronava în caz de forță majoră.

8b.4.1.4. Instructorul de zbor/salt poartă răspunderea pentru:
- respectarea prevederilor reglementărilor referitoare la executarea zborurilor/salturilor în zonele alocate activității aeronautice precum şi în afara acestora (după caz);
- pregătirea corespunzatoare a grupei (elevilor paraşutişti şi paraşutiştilor amatori ce i-au fost repartizați) pentru executarea misiunii primite;
- executarea în perfecte condiții a misiunii primite;

8b.4.1.5. Instructorul de zbor/salt trebuie:
- să amâne sau să anuleze decolarea aeronavei sau salturile dacă constată nereguli în pregătirea misiunii;
- să pretindă elevilor paraşutişti şi paraşutiştilor amatori ce i-au fost repartizați să îndeplinească întocmai şi la timp dispozițiile date în sensul prevederilor documentelor ce reglementează activitatea de pregătire în zbor/salt;
- să ia măsurile necesare pentru restabilirea ordinei la bord şi la sol în toate cazurile în care constată încălcarea normelor ce reglementează activitatea aeronautică.

8b.4.1.6. Pe timpul cât elevii paraşutişti de la categoria "formare" ce i-au fost repartizați, execută zbor/salt comandat, instructorul de zbor/salt (conducatorul de lansări) se va găsi în mod obligatoriu la organul de dirijare şi control şi va îndeplini sarcinile ce revin acestui organ, în scopul îndrumării elevilor, în special la părăsirea aeronavei şi la aterizare.

8b.4.2. OBLIGAȚIILE ŞI RĂSPUNDERILE ELEVULUI / PARAŞUTISTULUI ŞI ALE PARAŞUTISTULUI AMATOR

8b.4.2.1.Elevii paraşutişti şi paraşutiştii amatori.

8b.4.2.1.1. Elevul paraşutist este cursantul declarat admis în urma unui concurs pentru ocuparea locurilor de pregătire gratuită sau cursantul care a încheiat un contract de pregătire cu Aeroclubul României, şi care este legitimat la Aeroclubul României. Paraşutistul amator este paraşutistul posesor de licență de zbor în termen de valabilitate care desfăşoară activitate de zbor în cadrul Aeroclubului României şi care este legitimat la Aeroclubul României. Elevul paraşutist sau paraşutistul amator este subordonat nemijlocit instructorului de paraşutism la care a fost repartizat. Pe timpul staționarii pe alt aerodrom decât cel de bază, elevul paraşutist sau paraşutistul amator este subordonat comandantului aerodromului respectiv din punctul de vedere al oricarei activități legată direct de zbor sau de exploatarea aeronavei pe care execută pregătirea.

8b.4.2.1.2. Elevul paraşutist sau paraşutistul amator este obligat să execute în bune condiții misiunea primită, să respecte toate dispozițiile primite la sol şi în zbor.

8b.4.2.1.3. Elevul paraşutist sau paraşutistul amator trebuie:

-să cunoască funcționarea tehnică a paraşutei precum şi instrucțiunile de exploatare a acesteia la sol şi în zbor/salt;

- să stăpânească tehnica de pilotare;

- să ştie să analizeze corect situația meteorologică înaintea şi în timpul zbor/saltului;

- să poată să aprecieze corect posibilitatea de a ateriza fără pericol cu paraşuta pe terenuri alese din aer;

- să raporteze instructorului de zbor/salt toate datele care survin pe timpul executării misiunii şi care prezintă interes pentru îndeplinirea în siguranță a acesteia şi a zborului/saltului în general.

8b.4.2.1.4. Elevul paraşutist sau paraşutistul amator, atunci când execută zboruri/salturi, poartă răspunderea pentru:

- buna pregătire şi executare a misiunii primite;

- respectarea prevederilor reglementărilor referitoare la executarea zborurilor/salturilor în zonele alocate activității aeronautice precum şi în afara acestora;

- respectarea regimului propriu de odihnă şi hrană înainte de zbor/salt.

8b.4.2.2. ELEVUL PARAŞUTIST SAU PARAŞUTISTUL AMATOR

8b.4.2.2.1. Elevul paraşutist sau paraşutistul amator trebuie:

- să-şi însuşească în cel mai înalt grad cunoştințele teoretice ce i se predau de către instructor;

- să depună interes în formarea deprinderilor practice pe timpul zborului/saltului automat şi comandat;

- să cunoască şi să aplice toate documentele care reglementează activitatea sa la sol şi în zbor/salt;

- să ştie să analizeze corect situația meteorologică înaintea şi în timpul zborului/saltului;

- să raporteze instructorului său de zbor/salt toate faptele care survin pe timpul zborului/saltului şi care prezintă interes pentru executarea acestuia şi a zborului/saltului în general;

- să raporteze instructorlui de zbor/salt dacă, constată că nu indeplineşte condițiile de pregătire sau psiho-fizice pentru zbor/salt.

8b.5. ADMITEREA LA ZBOR/SALT A PERSONALULUI AERONAUTIC CIVIL NAVIGANT PRECUM ŞI A ELEVILOR PARAŞUTIŞTI / PARAŞUTIŞTILOR AMATORI

8b.5.1. Personalul aeronautic civil navigant profesionist al Aeroclubului României va fi admis la zbor/salt astfel:

- la începutul perioadei intense de zbor/salt a fiecărui an de către comandantul detaşamentului de specialitate sau de către un inspector din cadrul Aeroclubului României, ca urmare a controlului periodic în zbor/salt (la maxim 6 luni);

- la întreruperi de la zbor/salt mai mari de 30 de zile, în urma controlului practic în zbor/salt executat de către un inspector de zbor/salt abilitat.

8b.5.2. Elevii paraşutişti sau paraşutiştii amatori vor fi admişi la zbor/salt astfel:

- anual, prin decizia Directorului General al Aeroclubului României, ca urmare a aprobării de zbor/salt sau a selecționării în loturile judetene sau naționale ale Aeroclubului României;

- la întreruperi mai mari de 30 zile de la zbor/salt, în urma unui control practic în zbor/salt executat de către un instructor de zbor/salt abilitat;

- zilnic, de către instructorul de zbor/salt la care a fost repartizat, pe baza rezultatului obținut în cadrul controlului pregătirii pentru zbor/salt (short briefing), precum şi a stării psiho-fizice înainte de zbor/salt.

8b.5.3. Pe timpul zborului/saltului de control de verificare a pregătirii personalului navigant profesionist şi amator, executat cu paraşute, responsabilitatea pentru îndeplinirea misiunii revine persoanei care execută controlul.

8b.5.4. Rezultatele tuturor controalelor teoretice şi practice executate asupra pregătirii personalului navigant se vor înscrie în mod obligatoriu în fişele de control şi în carnetele individuale de zbor/salt.

8b.6. OPRIREA DE LA ZBOR/SALT A PERSONALULUI AERONAUTIC CIVIL NAVIGANT DIN AEROCLUBUL ROMÂNIEI.

8b.6.1. Personalul aeronautic civil navigant profesionist şi amator din aviația sportivă poate fi oprit de la exercitarea funcțiilor sale la bordul aeronavelor de sport în cazul:

a) neprezentării sau nereuşitei la examenul anual de licență;

b) nereuşitei la controlul periodic în zbor/salt executat în cadrul Aeroclubului României;

c) neprezentării sau nereuşitei la examinarile medicale periodice;

d) nereuşitei la controlul zilnic asupra pregătirii în vederea zborului/saltului (short briefing);

e) comiterii unor abateri grave de la regulile de zbor/salt sau de la cele de conduită.

În cazurile de la literele a, b, c şi d oprirea de la zbor/salt va avea durata necesară înlăturării cauzelor care au produs-o.

În cazul de la litera e, oprirea va putea avea o durată de:

a) pentru paraşutiştii amatori şi pentru elevii paraşutişti:

- până la o zi, dacă sancțiunea este dată de instructorul de zbor/salt;
- până la 5 zile, dacă este dată de comandantul Aeroclubului Teritorial;
- până la 15 zile, dacă este dată de comandantul detaşamentului respectiv din cadrul Aeroclubului României;
- până la 30 zile, nelimitat până la definitiv, dacă este dată de Directorul General al Aeroclubului României.

b) pentru instructorii de zbor/salt şi paraşutiştii profesionişti:

- până la o zi, dacă este dată de comandantul de aeroclub;
- până la 5 zile dacă este dată de comandantul de detaşament respectiv din cadrul Aeroclubului României;
- până la 15 zile dacă este dată de Directorul pentru Zbor al Aeroclubului României;
- până la 30 zile nelimitată până la definitiva, dacă este dată de Directorul General al Aeroclubului României;

8b.7. PREGĂTIREA ECHIPAJULUI PENTRU ZBOR/SALT

8b.7.1. Fiecare zbor/salt trebuie să fie precedat de o pregătire minuțioasă şi temeinică a misiunii. Pregătirea pentru zbor/salt (short briefing) se organizează şi se execută astfel încât să uşureze munca echipajului în aer şi la sol, şi să asigure securitatea, precizia şi economicitatea misiunii respective.

8b.7.2. Personalul navigant, indiferent de calificare sau grad de antrenament, va fi autorizat să execute o misiune de zbor/salt dacă este apt

din punct de vedere medical şi numai după ce s-a pregătit corespunzator pentru misiunea respectivă.

8b.7.3. Pentru organizarea unei misiuni precise şi coordonate, pregătirea pentru zbor/salt se face cu participarea întregului echipaj (tuturor elevilor paraşutişti şi/sau paraşutiştilor amatori repartizați) sub conducerea instructorul de zbor/salt desemnat ca şi conducător de lansări.

8b.7.4. Pregătirea pentru zbor/salt se desfaşoară, de regulă, în două etape : pregătirea preliminara (long briefing) şi pregătirea nemijlocită (short briefing) înainte de efectuarea unei/unor misiuni de zbor/salturi cu paraşuta:

8b.7.4.1. Pregătirea preliminara (long briefing) se efectuează pentru o perioadă de maxim 30 de zile calendaristice având durata stabilită de comandantul de aeroclub funcție de specificul activității de zbor/salturi planificate. Ea se efectuează în prima fază cu personalul navigant profesionist şi factorii de conducere din aeroclub; pregătirea este continuată pe grupe de instruire de către instructorii de zbor/salturi. Pregătirea preliminară se poate executa şi cumulat cu pregătirea nemijlocită dar numai pentru elevii paraşutişti sau paraşutiştii amatori.

8b.7.4.2. Pregătirea nemijlocită a zbor/saltului (short briefing) se efectuează unitar cu tot personalul care participă la activitate în perioada imediat urmatoare a zilei şi de către fiecare instructor de zbor/salt cu grupa sa. Pentru misiunile de zbor/salt izolate (speciale, etc.), pregătirea nemijlocită se efectuează de către conducatorul de lansari sau de către un instructor de zbor/salt ce participă la sau supervizează acel zbor/salt.

8b.7.5. Consemnarea activității de pregătire pentru zbor/salt se face în registrele de pregătire şi organizare a zborului/saltului prin grija fiecărui comandant de aeroclub.

Pregătirea preliminară se consemnează obligatoriu de către elevii paraşutişti sau paraşutiştii amatori şi personalul navigant profesionist angajat sau voluntar care execută misiunile cuprinse în programul propriu de calificare inițială sau superioară, în caietul de pregătire personală.

Pregătirea nemijlocita (short briefing) se consemnează în mod obligatoriu de către elevii paraşutişti sau paraşutiştii amatori, prin grija instructorului de zbor/salt al fiecărei grupe de pregătire în caietul de pregătire personală. Succesiunea şi continutul datelor înscrise în registrele de pregătire şi organizare a zborului/saltului şi în caietele de pregătire personală se stabilesc de către Directorul General al Aeroclubului României prin decizie, şi conțin, în principal, informațiile specificate la punctul următor.

8b.7.6. De regulă, pregătirea pentru zbor/salt se execută în ajunul fiecărei zile de zbor/salt, revăzându-se înaintea zborului/saltului în scopul actualizării elementelor variabile. Trecerea la o nouă temă de instruire în zbor/salt va fi precedată, în mod obligatoriu, de o pregătire corespunzatoare a echipajelor.

8b.7.7. Cu ocazia pregătirii preliminare şi/sau nemijlocite pentru zbor/salt, se procedează şi la analiza activității anterioare.

8b.7.8. Controlul pregătirii pentru zbor/salt se execută :

- de către comandantul adjunct, şeful sectorului de zbor/salt sau de un instructor de zbor/salt desemnat în acest sens, pentru personalul navigant profesionist;

- de către instructorul de zbor/salt, pentru elevii paraşutişti sau paraşutişti amatori şi personalul navigant profesionist ce îi este repartizat în grupă, se

instruieşte sau este examinat în zbor/salt, în baza unui program aprobat.

8b.8. ORGANIZAREA ŞI INSTALAREA STARTULUI

8b.8.1. Startul se va organiza şi instala în fiecare zi de zbor/salt, cu cel putin 30 minute înainte de ora prevăzută pentru primul zbor/salt.

8b.8.1.1. Organizarea şi instalarea startului se vor efectua în conformitate cu prevederile reglementărilor în vigoare (CPS/2003 pct.11.8.1. Organizarea locului pentru aterizarea şi staționarea paraşutiştilor), în funcție de direcția vântului şi activitatea de zbor/salturi din ziua respectivă.

8b.8.1.2. Controlul organizării şi instalării startului se execută de către conducatorul de **lansări. Activitatea de zbor/salt nu va putea fi declanşată dacă în prealabil nu a fost executat** controlul asupra instalării startului.

8b.8.1.3. Planificarea şi desfăşurarea simultană a mai multor activități de zbor diferite pe acelaşi teren în acelaşi start se execută sub conducerea unui singur conducator de zbor şi cu respectarea procedurilor stabilite de comandantul de aeroclub.

8b.8.1.4. Se interzic la start activități care pot sustrage atenția de la salturi a instructorului, a elevilor paraşutişti şi paraşutiştilor amatori, cum ar fi ascultarea aparatelor portative de radio, jocuri cu mingea, citirea de ziare, reviste, cărti, discuții pe alte teme decât cele legate de executarea zborurilor/salturilor respective.

8b.9. DIRIJAREA ŞI CONTROLUL ZBORULUI/SALTURILOR

8b.9.1. Conducerea activității de zbor/salt este obligatorie şi se asigură de către personalul autorizat în acest sens stabilit prin decizia Directorului General al Aeroclubului României.

8b.9.2. Conducerea activității de zbor/salt se asigură prin legatura radio bilaterală. În cadrul activităților competiționale unde regulamentul de desfăşurare interzice sau limitează folosirea stațiilor radio de la bord, **precum şi în cazuri excepționale (defectarea stației radio, etc.) conducerea zborului/salturilor se** efectuează cu ajutorul semnelor şi semnalelor specifice.

8b.9.3. Echipajele aeronavelor sunt obligate să mențină legătura radio bilaterală cu conducatorul de zbor/lansări sau organele de dirijare şi control dând rapoarte şi primind autorizări:

- pe timpui rulajului pentru decolare şi după aterizare;
- pe timpui zborului/saltului în zona de aerodrom, pentru părăsirea acesteia şi pentru traversarea unei zone a unui aerodrom (la zborurile/salturile din afara acestuia) cu minim 5 minute înaintea **atingerii limitelor acestei zone**.

Pe timpui zborurilor/salturilor în afara zonei de aerodrom, legatura radio se va păstra cu organele de trafic ce au în jurisdicție porțiunile de spațiu aerian survolate pentru a da rapoartele şi a primi autorizările necesare, precum şi pentru darea şi primirea de informații asupra traficului şi condițiilor de zbor/salt şi meteo de pe traiect. Expresiile ce trebuiesc folosite în convorbirile radio sunt cele specifice comunicațiilor radio de aviație, conform reglementărilor în vigoare.

8b.10. ASIGURAREA METEOROLOGICĂ A ZBORULUI / SALTURILOR

8b.10.1. Asigurarea meteorologică a zborurilor/salturilor se realizează prin informarea promptă şi permanentă a echipajelor şi organului de dirijare şi control al zborului/salturilor asupra elementelor meteorologice reale şi prevăzute, cum sunt:

- direcția şi intensitatea vântului;
- **vizibilitatea;**
- înălțimea plafonului de nori;
- nebulozitatea;
- umiditatea atmosferică;
- prognoze pe termen scurt (1-3 ore);

- posibile fenomene meteo periculoase zborului/saltului.

8b.10.2. Asigurarea meteorologică a zborurilor/salturilor se realizează cu ajutorul aparaturii meteorologice din dotarea aerodromurilor, prin legătura existența între aerocluburi şi organele (stații, centre) meteorologice existente pe aerodromuri sau aeroporturi sau în apropierea acestora precum şi prin informațiile furnizate de **echipajul care a executat sondajul metorologic şi de toate celelalte echipaje, imediat** după aterizare.

8b.10.3. Asigurarea meteorologică a zborului/salturilor se efectuează potrivit normelor elaborate de A.A.C.R (RACR – ASMET).

8b.11. ASIGURAREA MEDICALĂ DE ZBOR/SALT

8b.11.1. Asigurarea medicală de zbor/salt este obligatorie şi se realizează:

a) pentru personalul navigant profesionist prin controlul asupra capacității psihofizice de zbor/salt la termenele reglementate de către unități medicale autorizate conform PINAC – MED / PIAC – RACR – LPAN P).

b) pentru elevi / paraşutişti sau paraşutişti amatori, prin controlul asupra capacității psihofizice de zbor/salt executat de către policilnicile teritoriale ce va fi efectuat conform normativelor A.A.C.R, şi avizat de către o unitate medicală agreată, avizată sau autorizată de către A.A.C.R.

8b.11.2. Controlul medical este obligatoriu pentru personalul care a produs sau a suferit un accident sau incident de aviație. Acest control se execută de către o unitate medicală autorizată PINAC - MED.

8b.12. ACTIVITATEA ELEVULUI / PARAŞUTISTULUI DUPĂ ATERIZARE

8b.12.1. După aterizare, la terminarea misiunii de zbor/salt primite, elevul / paraşutistul este obligat:

- să se prezinte la instructorul de zbor care a ordonat misiunea, raportând executarea acesteia;
- să raporteze conducatorului de lansări condițiile meteorologice întalnite pe timpul zborului/saltului şi alte elemente semnificative;
- să predea, la terminarea zilei de zbor/salt, paraşuta instructorului tehnic la sol specificând în documontele stabilite felul cum a functionat aceasta şi componentele.
- situațiile deosebite apărute pe parcursul desfăşurării misiunii de zbor/salt se vor specifica în registrul de pregătire, imediat după zbor/salt la analiza zborului şi se va înștiința comandantul de aeroclub.

8b.13. ANALIZA ZBORULUI / SALTURILOR

8b.13.1. Comandanții de aerocluburi sunt obligați să organizeze cu personalul navigant subordonat, după fiecare zi de zbor/salt şedințe de analiză a modului de desfăşurare şi asigurare a activității de zbor/salt.

În cadrul şedințelor de analiză se vor urmări în mod consecvent ridicarea nivelului de disciplină a echipajelor şi înlăturarea tuturor cauzelor ce pot duce la scăderea indicelui de securitate şi precizie a zborului/salturilor.

8b.13.2. Analiza trebuie să scoată în evidență nu numai lipsurile în organizarea, asigurarea, conducerea şi desfăşurarea zborului/salturilor, şi trebuie totodată să sublinieze şi să generalizeze experiența pozitivă pe linia îndeplinirii îndatoririlor de serviciu şi a respectării prevederilor reglementărilor aeronautice în vigoare.

8b.13.3. Analiza zborului/salturilor va urmări evidențierea tuturor corecțiilor ce trebuiesc aduse elementelor de executare a misiunilor de zbor/salt, pentru fiecare paraşutist în parte, evitându-se în mod categoric generalizările.

8b.13.4. Analiza unei zile de zbor/salt trebuie făcute fie în aceaşi zi, fie cel târziu

a doua zi, pentru ca elementele să fie cât mai exacte şi cât mai recente în memoria personalului.

8b.14. PROCEDURI OPERAȚIONALE SPECIFICE PARAŞUTELOR

8b.14.1. Condiții şi echipamentul necesar pentru executarea saltului cu paraşuta

8b.14.2. Condiții de executare

Condițiile meteorologice regulamentare pentru executarea salturilor:

- viteza vântului să nu depăşească:
- 6 m/s pentru categoria elevi şi paraşutişti începători;
- 7 m/s pentru categoria antrenament şi performanță la precizia aterizării;
- 8 m/s pentru categoria antrenament şi performanță la acrobație.
- plafonul norilor să fie cu 100 m mai sus față de înălțimea de la care se execută saltul şi fără precipitații în atmosferă.

8b.14.3. Echipamentul necesar pentru executarea saltului cu paraşuta

Echipamentul obligatoriu necesar pentru salt:

- complet de paraşută prevăzut cu dispozitiv automat de deschidere a paraşutei de rezervă, pentru executarea salturilor de inițiere cu elevii începători şi paraşutiştii de la categoria antrenament care au executat salturile din Programul nr.3 până la exercitiul 19 inclusiv.
- complet de paraşuta pentru categoria antrenament şi performanță;
- casca de salt;
- altimetru;
- ochelari de salt;
- trening sau combinezon de zbor;
- încăltaminte gheată tip sport, care să înglobeze şi fixeze glezna;

8b.14.4. Echipamentul paraşutiştilor pentru saltul de noapte:

- paraşutiştii vor fi echipați ca pentru salturile de zi: cască salt, costum (trening), încălțăminte; dacă salturile se execută în apropierea unor întinderi de apă vor avea vestă de salvare, lanterne, de preferință frontale, pentru executarea controlului paraşutei după deschidere, a semnalizărilor în aer stabilite la pregătire şi pentru iluminarea locului de aterizare atunci când acesta nu se produce în zona punctului de aterizare.
- complet de paraşută;

Executarea salturilor necesită o pregătire minuțioasă în care se include şi asigurarea mijloacelor de iluminat a locului de aterizare, a locului de echipare şi control precum şi a balizării aerodromului şi a obstacolelor mai mari din jur.

8b.14.5. Echipamentul paraşutiştilor pentru saltul pe apă:

- costum de baie sau un combinezon uşor;
- cască de baie din plastic sau pânză;
- vestă de salvare pneumatică sau din materiale care plutesc, fără forme rigide;

-complet de paraşută;

Pe timpul executării salturilor pe apă în apropierea punctului sau zonei de amerizare vor fi asigurate:

- bărci cu motor sau cu vâsle în măsură să îmbarce şi să transporte la mal paraşutiştii şi materialul de salt.
- discul de punct fix care să plutească pe suprafața apei care va fi marcat prin prezența unui balon sau cameră auto vopsită de culoare orange, alb sau galben care va fi fixat prin ancore.
- Indicator de direcție a vântului ce poate indica locul de aterizare cu ajutorul lumânărilor fumigene şi pe mal cu ajutorul mânecii de vânt, fum şi săgeată.
- Indicator de intensitate a vântului la sol ce poate fi făcută cu ajutorul panourilor de semnalizare.

-stație radio cu legătură bilaterală .

8b.14.6. Echipamentul paraşutiştilor pentru saltul de altitudine

Paraşutiştii care execută salturi de la înălțimi mai mari de 5000 m vor fi dotați cu măşti de oxigen. Dacă aeronavele sunt echipate cu instalații individuale de oxigen, paraşutiştii vor folosi, până ajung la înălțimea de salt, oxigen de la instalația aeronavei, iar înainte de părăsirea acesteia se vor cupla la butelia individuală de oxigen. Măştile de oxigen vor fi deconectate şi scoase din funcțiune numai după ce se ajunge sub înălțimea de 3000 m.

Peste înălțimea de 6000 m, paraşutiştii vor fi echipați cu costume speciale de protecție împotriva temperaturilor scăzute şi în plus:

- complet de paraşută prevăzut cu dispozitiv automat de deschidere a paraşutei de rezervă;
- altimetru şi cronometru.

În zona cu întinderi mari de apă vor fi echipați şi cu vestă de salvare.

8b.14.7. Echipamentul paraşutiştilor pentru salturile demostrative

Echipamentul paraşutiştilor este acelaşi ca la un salt obişnuit;

- complet de paraşută prevăzut cu dispozitiv automat de deschidere a paraşutei de rezervă – salturi de Lucru Relativ în Cădere Liberă (LRCL) şi altitudine, etc.;
- altimetru şi cronometru;
- material de reclamă (fumigene, bannere, eşarfe, drapele, etc.).

În zona cu întinderi mari de apă vor fi echipați şi cu vestă de salvare.

8b.15 EXECUTAREA SALTULUI

8b.15. 1. Pregatirea paraşutei pentru salt

8b.15. 2**.** Plierea paraşutei

În situația timpului nefavorabil plierea paraşutei se execută în încăperi special amenajate în acest scop.

Plierea paraşutei pe câmp se execută numai pe mese de pliaj şi doar atunci când condițiile atmosferice sunt corespunzătoare, respectiv:

- intensitatea vântului nu depăşeşte 7 m/s;
- umiditatea nu afectează starea paraşutei.

Se interzice plierea paraşutei pe câmp atunci când:

- masa de pliaj este aşezată pe suprafață frământată sau înclinată a terenului sau pe porțiuni ude a acestuia (apă, ulei, substanțe chimice, etc.).
- pliajul se execută pe alte suprafețe decat mesele de pliaj din doc;
- paraşuta prezintă o stare necorespunzătoare (este udă sau umedă, are pete de grăsime, rosături, etc.).

Paraşutele ude sau umede vor fi uscate prin agățarea lor în încăperi special amenajate în acest scop, sau pe camp.

Plierea paraşutelor pentru elevii care au executat mai puțin de 25 salturi, se execută numai de către instructorii de paraşutism;

Înainte de plierea paraşutei de rezervă, se montează dispozitivul automat de deschidere a paraşutei de rezervă ;

Verificarea modului de pliere a paraşutelor se efectuează de instructorul de paraşutism numit pentru efectuarea controlului tehnic la sol.

La terminarea operației de pliere, cel care a efectuat pliajul va înscrie în mod obligatoriu data plierii şi va semna în carnetul de pliaj al paraşutei atestând prin aceasta nu numai calitatea operației făcute, ci şi buna stare a paraşutei.

Se interzice saltul cu paraşuta a cărei pliere s-a făcut cu mai mult de 30 zile înainte.

8b.15. 3. Depozitarea şi transportul paraşutei

Depozitarea şi transportul paraşutei se execută numai cu paraşuta introdusă în sacul de protecție,

La start, paraşutele vor fi păstrate în saci, iar sacii vor fi aşezați pe o pânză special destinată sau o masă de pliaj. Se interzice ca pe timpul staționării pe camp, paraşutele să fie utilizate pentru odihna personalului sau în alte scopuri.

Depozitarea paraşutei se face în încăperi special destinate, prevăzute cu dulapuri sau rafturi de depozitare, cu perdele de protecție la ferestre (geamuri vopsite de culoare albastră). Temperatura în cameră trebuie să fie de 16º- 18º C. Se interzice depozitarea în aceste încăperi a altor materiale şi mai ales a celor inflamabile, a acizilor, grăsimilor etc. care prin prezența lor pot deteriora paraşutele.

Autovehiculul cu care se execută transportul paraşutelor trebuie să fie bine curățat, descărcat de alte materiale şi să nu prezinte pete de grăsimi, ulei etc.

Depozitarea paraşutelor în maşină se va face cu grijă, pentru a nu se produce deteriorarea sau deplierea lor.

În caz de ploaie pe timpul transportului sau depozitării pe câmp, paraşutele vor fi acoperite cu prelate.

8b.16. FAZELE SALTULUI CU PARAŞUTA

8b.16.1. Stabilirea echipajului de paraşutişti

Conducatorul de lansări stabileşte echipajul şi întocmeşte ordinul de misiune.

Instructorul de aeronavă preia echipajul de paraşutişti şi stabileşte grupurile.

8b.16.2. Echiparea cu paraşuta

Înainte de echipare, paraşutistul va verifica la paraşuta:

- starea tehnica a sistemului de largare al chingilor portsuspante;
- ca hamul să fie ajustat pe mărimea fiecărui paraşutist;
- ca în momentul clansării carabinelor de inelele metalice să se aranjeze pernițele de protecție între corp şi reperele metalice care să nu jeneze nici o parte a corpului;
- ca echiparea trebuie să fie cât mai corectă, ca paraşutistul să nu fie incomodat în miscări, iar după deschiderea paraşutei să poată sta comod în sistemul de suspensie;
- ca echipamentul (treining, combinezon) să fie comod şi să nu impiedice accesul la comanda de largare, a paraşutei de rezervă sau de deschidere a paraşutei principale.

Se va anunța orice modificare survenită pe timpul manevrarii paraşutei la sol.

Se va executa echiparea numai sub directa supraveghere şi îndrumare a instructorului de paraşutism şi în locul special destinat pentru această operație.

După echipare, paraşutistul îsi va face autocontrolul echipării.

Se va aştepta până când instructorul de paraşutism va executa controlul fiecărui elev paraşutist în parte, pentru a constata dacă echiparea s-a făcut corect şi dacă paraşutele respective nu prezintă deteriorări care să reducă indicele de securitate a saltului.

8b.16.3. Punctele de control după echipare

După echiparea parasutistului se vor verifica urmatoarele:

- corectitudinea prinderii carabinelor; fixarea altimetrului şi cronometrului;
- închiderea corectă a capotelor paraşutei principale şi de rezervă;
- traseul cablului automat, comanda rezervei, sistemul de largare;
- extragerea uşoară a comenzii manuale sau a paraşutei extractoare în sistem TOP/BOC;
- sistemul de largare al paraşutei principale;
- dispozitivele de deschidere ale paraşutei de rezervă (Cypres, RSL, etc.);

Deplaseze spre aeronavă pentru salt se va face numai după ce a primit comanda

instructorului de aeronavă.

8b.16.4. Îmbarcarea paraşutiştilor şi zborul în aeronavă

Îmbarcarea în aeronavă se execută numai după ce instructorul de aeronavă mai face un control asupra echipamentului şi a echipării, reaminteşte fazele saltului, stabileşte grupurile şi ordinea părăsirii aeronavei. Pentru îmbarcarea în aeronavă elevul / paraşutistul trebuie:

- să se deplaseze la aeronava numai în grup şi prin spatele acesteia;
- să urce în aeronava pentru a executa saltul numai sub supravegherea instructorului;
- să urce când motorul aeronavei nu este în funcțiune; se admit excepții numai când suflul elicei nu produce dificultăți la îmbarcare sau nu degradează echipamentul paraşutistului.

Dacă pe timpul îmbarcării instructorul observă producerea unei defecțiuni sau deteriorări în echipamentul paraşutistului, el îl va opri de la salt, dispunând debarcarea lui.

În situația deplierii accidentale a paraşutei în aeronava, se interzice plierea acesteia;

Elevii/paraşutiştii se urcă în aeronavă în ordinea inversă părăsirii, în funcție de greutate. La salturile cu categoria elevilor/paraşutiştilor începători, în timpul luării înălțimii (intre 150 – 200 m) instructorul de aeronavă prinde cablurile automate pe cablul central al aeronavei. La 500-600 m înălțime instructorul lansează şi urmăreşte paraşuta sondă până la aterizare pentru a efectua corecția necesară lansării echipajului de paraşutişti. Dacă aceasta nu este posibil, instructorul va cere ajutorul conducătorului de lansări prin statia radio.

8b.16.4. În timpul zborului în aeronavă elevul/paraşutistul începător trebuie:

- să se aşeze pe locul destinat;
- să supravegheze terenul pentru a fi orientat asupra locului unde se află;
- să supravegheze spațiul pentru a urmări situatia meteorologica şi să asculte sau să ceară detalii despre aceasta de la instructorul de paraşutism;
- să nu facă mişcări bruşte sau dezordonate sau să nu-şi părăsească locul fără aprobarea instructorului;
- să nu execute alte activități care ii pot sustrage atenția de la executarea misiunii lui.

În situația în care pe timpul zborului apar schimbări de ordin psihologic sau tehnic în cadrul echipajelor, instructorul ia măsuri de remediere sau decide oprirea de la salt.

După intrarea aeronavei pe direcția de lansare, la comanda instructorului de aeronavă, paraşutiştii desemnați se ridică în picioare, îşi aduce fiecare cablul automat al paraşutei până când acesta este preluat de instructor la aproximativ 1 m față de uşa aeronavei.

Instructorul poziționat pe partea dreaptă, verifică vizual echipamentul şi poziția cablului care trebuie sa fie liber şi să nu fie agățat de corpului paraşutistului.

Dacă apar situații deosebite se vor lua măsuri de remediere.

8b.16.5. Părăsirea aeronavei de către elevi / paraşutişti

La părăsirea aeronavei elevii/paraşutiştii trebuie:

- să execute părăsirea aeronavei numai la comanda şi sub supravegherea instructorului de paraşutism;
- să respecte şi să-şi mențină poziția stabilă pe direcția de zbor funcție de gradul de pregătire al fiecăruia;

Excepție fac salturile executate în competiții, când părăsirea aeronavei poate fi stabilită de către paraşutist/concurent.

8b.16.5.1. Părăsirea aeronavei de către elevii paraşutişti

Părăsirea se va efectua în grupuri de câte 3 sau 4 paraşutişti, la un interval de 4-5 secunde între membrii grupului, pentru evitarea abordajelor.

Pãrãsirea aeronavei se execută numai la comanda instructorului paraşutist de la bordul aeronavei folosind procedeul “vizării” din aeronavă, dar poate fi datã şi prin radio de la sol de către conducătorul lansărilor.

Pentru executarea saltului, elevul înaintează spre uşa deschisã, ia poziția de părăsire cu brațele pe lângă corp, picioarele uşor depărtate şi privirea spre sol. La comanda instructorului de aeronavă, elevul va efectua desprinderea de aeronavă printr-un salt spre înainte, corpul orientat cu fața către sol şi privirea înainte conform prevederilor din Cursul de Pregătire în Saltul cu paraşuta (CPS/2003).

Deschiderea paraşutei şi controlul deschiderii:

După desprinderea de aeronavă urmează deplierea cablului comenzii automate în spațiul parcurs de paraşutist de la părăsire şi până la deschiderea paraşutei, deschiderea paraşutei automate, desfăşurarea cablului, tragerea comenzii, desfăşurarea paraşutei, voalurã - suspante, umplerea voalurii cu aer până la primirea socului de deschidere. Se vor observa deschiderea corectă, apariția eventualelor incidente şi rezolvarea acestora.

Se va insista că fiecare paraşutist să aprecieze timpul de cădere liberă prin numărare, până ce se produce şocul la deschiderea paraşutei. Deschiderea completă a paraşutei se produce în 2-3 secunde de la desprinderea de aeronavă, iar paraşutistul numără până la 5 secunde; după primirea şocului de deschidere, paraşutistul verifică deschiderea paraşutei, întinderea suspantelor, deblocarea comenzilor şi coborârea slider-ului.

În situația în care nu primeşte şocul de deschidere în acest timp, acționează asupra paraşutei de rezervă.

8b.16.5.2. Părăsirea aeronavei de către paraşutiştii începători se va efectua în grupuri de câte 3 sau 4 la un interval de 4 - 5 secunde între membrii grupului, pentru evitarea abordajelor.

La deschiderea paraşutei se va adopta o poziție uşor ridicată a capului şi în timpul şi imediat după deschiderea paraşutei extractoare. În timpul deschiderii se va încerca pe cât posibil menținerea umerilor la acelaşi nivel pentru a putea păstra o încărcare egală pe grupurile de suspante stânga şi dreapta.

8b.16.5.3. Părăsirea aeronavei de către paraşutişti de la categoria antrenament, performanță **şi** profesionişti se va efectua individual sau în grupuri de 2 la 10 paraşutişti la un interval de 3 – 4 secunde între membrii grupului, pentru evitarea abordajelor.

Instructorul de zbor/salt de avion este obligat să observe modul fiecărui paraşutist de a părăsi aeronava. Dacă observă că apar elemente de viciu în tehnica părăsirii aeronavei, paraşutiştii pot fi opriți la sol până la remedierea şi însuşirea corectă a tehnicii de părăsire.

8b.16.6. Deschiderea paraşutei şi controlul deschiderii.

După desprinderea de aeronavă urmează spațiul parcurs de paraşutist în cădere liberã până la acționarea comenzii manuale pentru deschiderea paraşutei.

După primirea socului în momentul deschiderii voalurii principale, paraşutistul este obligat:

- să execute controlul vizual al voalurii principale, umplerea celulelor cu aer şi deschiderea completă a acesteia;
- să execute deblocarea comenzilor.
- să aprecieze localizarea şi poziția sa față de ceilalți paraşutişti aflați în aer;

- ca în situația apariției eventualelor incidente/cazuri speciale, să le rezolve aplicând procedurile de urgență prevăzute în manualul paraşutelor şi CPS/2003 pag. 72;
- să respecte eşalonarea în aer;
- să piloteze paraşuta pentru evitarea abordajelor.

8b.16.7. Pilotarea paraşutei

După deblocarea comenzilor, paraşutistul începe pilotarea paraşutei şi va studia efectul comenzilor de pilotare a paraşutei prin viraje de 90^0, 180^0 şi 360^0 stânga – dreapta, pentru învățarea tehnicii de pilotare, privind viteza de rotire, pierderea de înalțime, frânări de 25 %, 50 % şi 100 %, care trebuie învățate şi folosite în timpul saltului.

Pe timpul coborârii cu paraşuta deschisă, se interzic executarea consecutivă a peste 3 viraje de 360^0, sub înăltimea de 400 m., sau orice alte manevre de pierdere a înălțimii, existând pericolul declanşării dispozitivului de deschidere a paraşutei de rezervă, tip CYPRES – Student.

8b.16.7.1. Paraşutistul pilotează paraşuta prin intermediul celor două comenzi de pilotare. Prin acționarea acestora, se poate modifica viteza de deplasare a paraşutei înainte şi, de asemenea, se pot efectua rotiri. Toate acestea sunt indicate a se efectua în axul vântului (± aprox. 200 m stânga-dreapta). Axul vântului este linia imaginară, paralelă cu direcția vântului care trece prin centrul punctului fix, marcat cu săgeata.

Cantitatea de comenzi cu care trebuie lucrat, se stabileşte în funcție de înălțimea intrării în priză directă şi de intensitatea vântului. În general este cuprinsă între 50 – 75 % comenzi pentru a putea ține sub control permanent paraşuta.

8b.16.7.2. Pentru pierderea înălțimii şi apropierea de cercul de 100 m se pot folosi urmatoarele procedee:

- pilotarea paraşutei în zig – zag;
- viraje 90, 180, $360^{0.}$

Cantitatea de comanda pentru efectuarea acestor procedee nu trebuie să depăşeasca 75%.

Pierderea de înălțime în zona de aşteptare prin procedeele zig-zag, rotiri sau trepte se va executa după cum urmează:

- apropierea de cercul de 100 m se va face cu vânt de spate şi executarea primului tronson cu vânt lateral;
- executarea celui de-al doilea tronson se va face cu vânt de spate;
- executarea celui de-al treilea tronson se va face cu vânt lateral;
- se va executa intrarea şi pilotarea în priză directă pentru aterizarea de precizie.

Este indicat ca virajele ce se execută pentru intrarea pe tronsoane să se facă cu comenzile trase 50% pentru a se executa virajul în ax şi a nu fi aruncați în afara schemei schemei de pilotare prevăzute in CPS / 2003.

8b.16.7.3. Intrarea în priză directă

La intrarea în priză directă, paraşutistul trebuie să fie perfect axat în vânt (ca reper de orientare este mâneca de vânt de la platforma de aterizare) să aibă comenzile 50 % trase şi să înceapă pilotarea paraşutei pentru aterizarea de precizie care trebuie să se facă pe o pantă constantă.

<u>Unghiul prizei directe variază în funcție de intensitatea vantului conform schemelor de pilotare din Manualul Paraşutistului Cap.7.</u>

8b.16.8. Coborârea cu paraşuta deschisă

Dacă în timpul coborârii cu paraşuta, apar zone de curenți ascendenți sau descendenți care modifică viteza de coborâre a paraşutei, paraşutistul are obligația să părăsească imediat zona, pilotand cu viteza maximă.

Elevii paraşutişti sunt obligați să observe reperele de pe sol, (locul de aterizare, mâneca de vânt, zonele obstaculate, etc.) şi de la înalțimea de 300 m vor urmări indicatorul de vânt, săgeata albă de la sol care le indică direcția de aterizare (cu vânt de față).

8b.16.8.1. Manevre interzise pe timpul saltului cu paraşuta aripă:

- executarea de înfundări şi viraje repetate sub înălțimea de 400 m;
- executarea de viraje de 360 ^{0} sub înalțimea de 150 m;
- aterizarea cu vânt de spate;
- aterizarea cu comenzile înfundate mai mult de 100%;
- bruscarea comenzilor.

8b.16.8.2. Pregătirea pentru aterizare

De la înălțimea de 100 m față de sol, paraşutistul se pregăteşte pentru aterizare. Elevii paraşutişti vor pilota paraşuta pentru aterizarea în zona platformei de nisip, aplicand schema clasică de pilotare a paraşutei aripă, şi de la înălțimea de 100 m vor observa permanent instructorul paraşutist aflat la sol şi vor executa manevrele efectuate de acesta cu paletele de dirijare pentru asigurarea aterizării şi indicațiile transmise prin amplificatorul de voce de către conducătorul lansărilor sau un instructor desemnat în acest sens (semnalele convenționale sunt conform prevederilor CPS / 2003 pct.11.5.1. pag. 63).

8b.16.9. Aterizarea

Aterizarea se va face cu fața în vânt, cu tragerea uşoară a comenzilor de pilotare până în poziția de frânare 100% (poziția de frânare 100% este de obicei cu comenzile chiar desupra punctului de înfundare) exact înainte de aterizare. Cu fața în vânt şi în planare totală (comenzile sus), se începe frânarea atunci când picioarele sunt la aprox. 3 – 3,5 m de sol (funcție de viteza vântului) se aduc comenzile până la poziția de frânare 100%.

Contactul cu solul se face cu picioarele apropiate, paraşutistul fiind pregătit să mai execute cațiva paşi pe direcția de aterizare pentru amortizarea şocului la contactul cu solul.

Pe panta de aterizare în priză directă se vor face doar mici corecturi, aterizarea se face cu vânt de față şi nu se iau mâinile de pe comenzi decât după aterizare şi culcarea completă a voalurii pe sol.

8b.16.9.1. În situații de vânt puternic, la aterizare, paraşutistul, după luarea contactului cu solul, imediat va trage la maxim de una din comenzile de pilotare (peste 100%), până la culcarea completă a voalurii pe sol.

Dacă aterizarea se produce pe banda de zbor a aerodromului, paraşutistul va acționa rapid la strângerea paraşutei, avand grijă să nu târască voalura pe sol, după care va degaja rapid, cu atenție la trafic, eliberând pista.

După prezentarea la start a paraşutiştilor care au executat saltul, se va face o analiză amănunțită de către instructorul de aeronavă şi conducătorul de lansări a modului de comportare a acestora pe durata zborului în aeronava şi a saltului.

11.1. PROCEDURI PRIVIND TRATAREA, NOTIFICAREA ŞI RAPORTAREA ACCIDENTELOR ŞI INCIDENTELOR DE ZBOR

11.1.1. În cazul producerii unor incidente sau accidente în timpul desfăşurării activităților de zbor se vor lua toate măsurile necesare pentru salvarea personalului navigant implicat şi acordarea primului ajutor, conservarea probelor relevante privind cauzele producerii accidentului, asigurarea pazei la locul producerii evenimentului, comunicarea producerii evenimentului conducerii Aeroclubului României şi celorlalte organe în conformitate cu procedurile în vigoare.

11.1.3. În cazul producerii unor evenimente de zbor conducerea Aeroclubului României este obligată să anunțe operativ Autoritatea Aeronautică Civilă Română şi Inspectoratul de Stat din Aviației Civile.

11.1.4. Comisiile de anchetă vor întocmi un raport de ancheta administrativă care va fi adus la cunoştința conducerii Aeroclubului României în vederea analizei, a informării şi instruirii personalului

11.4. Raportarea accidentelor şi incidentelor grave de aviație civilă

Raportarea se face de către persoana care a constatat sau a fost informată despre producerea accidentului, direct la IAvC şi AACR. Raportarea se face:

a) telefonic cât mai curând posibil, la telefoanele operaționale ale IAvC şi AACR; şi

b) în scris în maxim 6 ore, prin orice mijloace de comunicare la IAvC şi AACR.

Raportarea va conține, pe cât posibil, informațiile prevăzute la art. 7 din OG nr. 51/1999, aprobată şi completată prin Legea nr. 794/2001. Raportarea se poate face utilizând formularul anexat.

Incidentele grave sau care sunt apreciate de raportor ca fiind grave se raportează similar cu accidentele (conform pct. de mai sus).

11.5 Raportarea incidentelor de aviație civilă

Incidentele se raportează intern de către persoana care a constatat sau a fost informată despre producerea incidentului.

Rapoartele se vor transmite la IAvC si AACR, în termen de 72 de ore de la constatarea incidentului.

11.6 Raportarea voluntară a evenimentelor de aviație civilă

Angajații AR sunt încurajați să raporteze voluntar orice eveniment în care a fost implicat, la care a fost martor sau a fost informată şi pe care îl percepe ca o amenințare reală sau potențială pentru siguranța zborului. Raportul voluntar va conține, pe cât posibil, informațiile relevante asupra evenimentului şi datele de identificare şi contact ale raportorului;

AR, în cazul raportării voluntare a unui eveniment de aviație civilă, asigură confidențialitatea informațiilor şi utilizarea lor doar cu acordul raportorului;

Dacă persoana care raportează voluntar un eveniment de aviație civilă nu doreşte ca identitatea sa să fie publică, va transmiterii raportare direct către Inspectorul Şef al Aviației Civile, cu mențiunea „CONFIDENȚIAL”, în plic închis şi sigilat; raportorul va fi contactat de Inspectorul Şef sau adjunctul său pentru a discuta evenimentul raportat şi a fi stabilită desfăşurarea ulterioară a acțiunilor;

1. PREGĂTIREA ŞI ANTRENAMENTUL PERSONALULUI AERONAUTIC CIVIL NAVIGANT

1.1. PROGRAMELE ANALITICE DE ANTRENAMENT ŞI PROGRAMELE DE CONTROL PENTRU PERSONALUL OPERAȚIONAL

Pregătirea teoretică a personalului care desfăşoară activitatea de zbor se realizează în cadrul AEROCLUBULUI ROMÂNIEI prin cursurile de pregătire teoretică (reciclări) aprobate de AACR, urmată de examenele de licență susținute cu examinatori ai AACR.

De asemenea, cu ocazia controlului de competență efectuat la 6 luni, întreg personalul navigant va susține o lucrare scrisă privind efectuarea misiunilor de zbor în condiții normale şi anormale (cazuri speciale).

Pregătirea practică va fi verificată într-unul din urmatoarele cazuri:

- control pentru acordarea, modificarea sau prelungirea licenței de zbor;
- trecerea de la un inveliş la altul;
- ori de câte ori este nevoie, conform JAR-FCL1

1.3. PROCEDURI

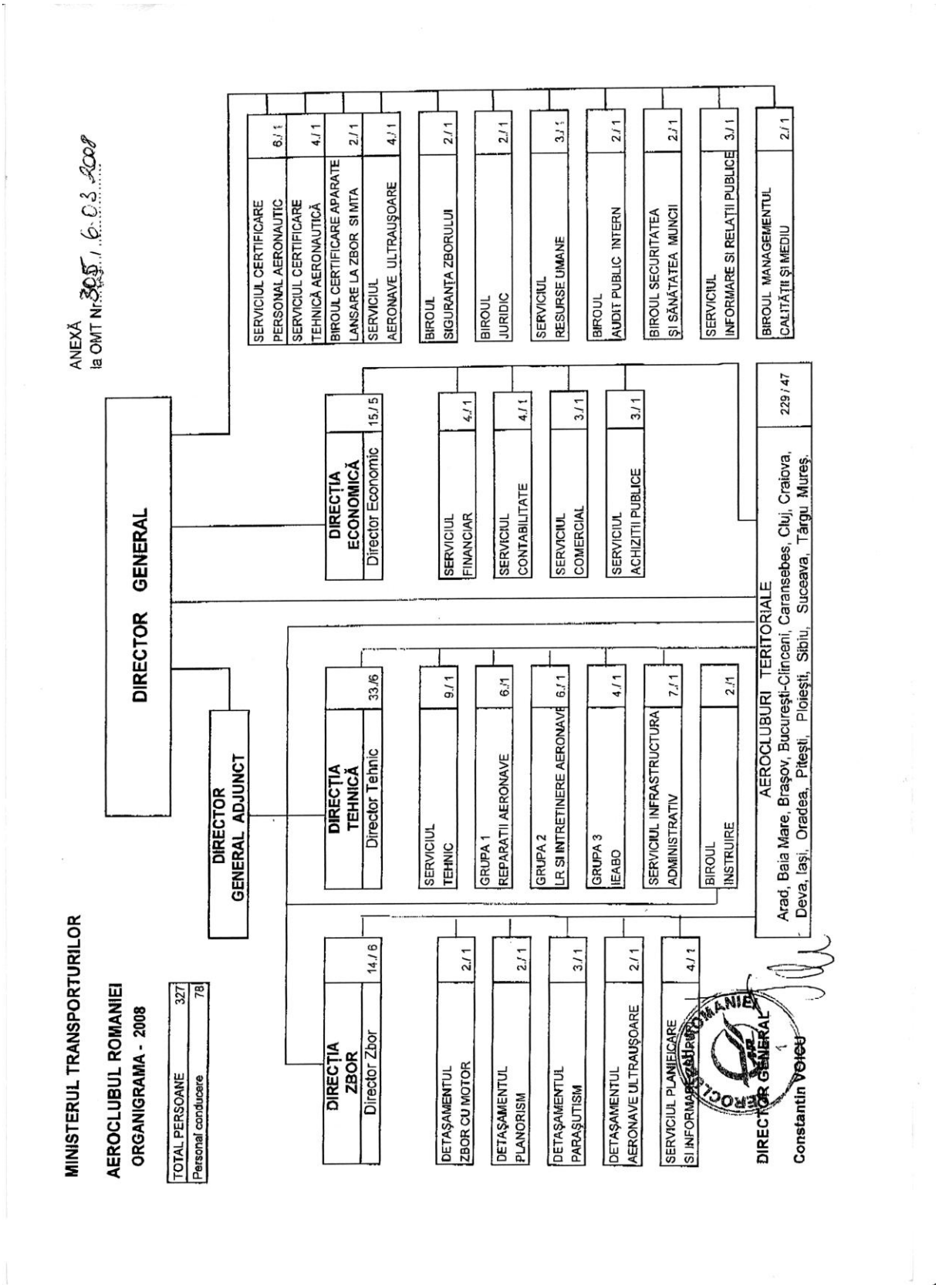
1.3.1. Proceduri de pregătire şi control

Pregătirea şi controlul personalului navigant şi dispecerat se execută conform planurilor trimestriale şi anuale elaborate în cadrul compartimentului zbor şi conform planurilor de pregătire care nu se găsesc în Partea D a prezentului Manual Operațional, dar care sunt supuse aprobării AACR.

1.3.2. Proceduri pentru cazuri în care personalul nu atinge sau nu se menține la standardul cerut

- se va suplimenta programul initial cu maximum 20%;
- se va executa un zbor de control cu un instructor din cadrul Aeroclubului României.

Dacă nici după aceste proceduri persoana în cauză, nu va atinge sau nu se va menține la standardul cerut atât de instructorii Aeroclubului Românei cât şi de inspectorii AACR, se va proceda în funcție de decizia inspectorului AACR sau autorizat de către AACR.


ANEXĂ
la OMT Nr. 305 / 6.03.2008
MINISTERUL TRANSPORTURILOR
AEROCLUBUL ROMANIEI
ORGANIGRAMA - 2008
TOTAL PERSOANE 327
Personal conducere 78
DIRECTOR GENERAL
DIRECTOR GENERAL ADJUNCT
DIRECȚIA ECONOMICĂ
Director Economic 15 / 5
SERVICIUL FINANCIAR 4 / 1
SERVICIUL CONTABILITATE 4 / 1
SERVICIUL COMERCIAL 3 / 1
SERVICIUL ACHIZITII PUBLICE 3 / 1
DIRECȚIA TEHNICĂ
Director Tehnic 33 /6
SERVICIUL TEHNIC 9 / 1
GRUPA 1 REPARATII AERONAVE 6 / 1
GRUPA 2 LR SI INTRETINERE AERONAVE 6 / 1
GRUPA 3 IEABD 4 / 1
SERVICIUL INFRASTRUCTURA ADMINISTRATIV 7 / 1
BIROUL INSTRUIRE 2 / 1
DIRECȚIA ZBOR
Director Zbor 14 / 6
DETAŞAMENTUL ZBOR CU MOTOR 2 / 1
DETAŞAMENTUL PLANORISM 2 / 1
DETAŞAMENTUL PARAŞUTISM 3 / 1
DETAŞAMENTUL AERONAVE ULTRAUŞOARE 2 / 1
SERVICIUL PLANIFICARE SI INFORMARE AERONAUTICA 4 / 1
SERVICIUL CERTIFICARE PERSONAL AERONAUTIC 6 / 1
SERVICIUL CERTIFICARE TEHNICĂ AERONAUTICĂ 4 / 1
BIROUL CERTIFICARE APARATE LANSARE LA ZBOR SI MTA 2 / 1
SERVICIUL AERONAVE ULTRAUŞOARE 4 / 1
BIROUL SIGURANȚA ZBORULUI 2 / 1
BIROUL JURIDIC 2 / 1
SERVICIUL RESURSE UMANE 3 / 1
BIROUL AUDIT PUBLIC INTERN 2 / 1
BIROUL SECURITATEA ŞI SĂNĂTATEA MUNCII 2 / 1
SERVICIUL INFORMARE SI RELAȚII PUBLICE 3 / 1
BIROUL MANAGEMENTUL CALITĂȚII ŞI MEDIU 2 / 1
AEROCLUBURI TERITORIALE
Arad, Baia Mare, Braşov, Bucureşti-Clinceni, Caransebes, Cluj, Craiova, Deva, Iaşi, Oradea, Piteşti, Ploieşti, Sibiu, Suceava, Târgu Mureş.
229 / 47
DIRECTOR GENERAL
Constantin VOICU

AEROCLUBUL ROMANIEI
AEROCLUBUL……

ORDIN DE MISIUNE

Data ……
Tip aeronavă……..
Inmatriculare …….
Timp de zbor …….

Teren de decolare ……
Teren de aterizare ……
Înaltimea de lansare ……..…
Instructor de aeronavă ……

COMANDANTUL AEROCLUBULUI
L.S. ……

COMANDANT DE AERONAVĂ
……

Nr. crt.	Numele şi prenumele	Exercițiu	Timp căd. lib.	Tip paraşută	Serie paraşută	Mențiuni
01						
02						
03						
04						
05						
06						
07						
08						
09						
10						
11						
12						

Conducătorul lansărilor
……
(semnătura)

I.C.T.S .
……..
(semnătura)

Instructor aeronavă
……
(semnătura)

9. LEGE nr. 319 din 14 iulie 2006 a securității şi sănătății în muncă

PUBLICAT ÎN: MONITORUL OFICIAL nr. 646 din 26 iulie 2006

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

CAP. II Domeniu de aplicare

ART. 3

(1) Prezenta lege **se aplică** în toate sectoarele de activitate, atât publice, cat şi private.

(2) Prevederile prezentei legi **se aplică** angajatorilor, lucrătorilor şi reprezentanților lucrătorilor.

ART. 4

(1) Fac **excepție** de la prevederile art. 3 alin. (1) cazurile în care particularitățile inerente ale anumitor activități specifice din serviciile publice, cum ar fi forțele armate sau poliția, precum şi cazurile de dezastre, inundatii şi pentru realizarea măsurilor de protecție civilă, vin în contradicție cu prezenta lege.

(2) În cazurile prevăzute la alin. (1) trebuie să se asigure securitatea şi sănătatea lucrătorilor, ținându-se seama de principiile stabilite prin prezenta lege.

ART. 5

În sensul prezentei legi, termenii şi expresiile de mai jos au următorul înțeles:

a) **lucrator** - persoana angajata de către un angajator, potrivit legii, inclusiv studenții, elevii în perioada efectuării stagiului de practică, precum şi ucenicii şi alți participanți la procesul de muncă, cu excepția persoanelor care prestează activități casnice;

b) **angajator** - persoană fizică sau juridică ce se afla în raporturi de munca ori de serviciu cu lucrătorul respectiv şi care are responsabilitatea întreprinderii şi/sau unității;

c) **alți participanți la procesul de muncă** - persoane aflate în întreprindere şi/sau unitate, cu permisiunea angajatorului, în perioada de verificare prealabilă a aptitudinilor profesionale în vederea angajării, persoane care prestează activități în folosul comunității sau activități în regim de voluntariat, precum şi someri pe durata participării la o formă de pregătire profesională şi persoane care nu au contract individual de muncă încheiat în formă scrisă şi pentru care se poate face dovada prevederilor contractuale şi a prestațiilor efectuate prin orice alt mijloc de probă;

d) **reprezentant al lucrătorilor cu răspunderi specifice în domeniul securității şi sănătății lucrătorilor** - persoana aleasă, selectată sau desemnată de lucrători, în conformitate cu prevederile legale, să îi reprezinte pe aceştia în ceea ce priveşte problemele referitoare la protecția securității şi sănătății lucrătorilor în muncă;

e) **prevenire** - ansamblul de dispoziții sau măsuri luate ori prevăzute în toate etapele procesului de muncă, în scopul evitării sau diminuării riscurilor profesionale;

f) **eveniment** - accidentul care a antrenat decesul sau vătămări ale organismului, produs în timpul procesului de munca ori în îndeplinirea îndatoririlor de serviciu, situația de persoana dată dispărută sau accidentul de traseu ori de circulație, în condițiile în care au fost implicate persoane angajate, incidentul periculos, precum şi cazul susceptibil de boala profesională sau legată de profesiune;

g) **accident de muncă** - vătămarea violentă a organismului, precum şi intoxicația acuta profesională, care au loc în timpul procesului de munca sau în îndeplinirea îndatoririlor de serviciu şi care provoacă incapacitate temporară de munca de cel puțin 3 zile calendaristice, invaliditate ori deces;

h) **boala profesională** - afecțiunea care se produce ca urmare a exercitării unei meserii sau profesii, cauzată de agenți nocivi fizici, chimici ori biologici caracteristici locului de munca, precum şi de suprasolicitarea diferitelor organe sau sisteme ale organismului, în procesul de muncă;

i) **echipament de muncă** - orice maşină, aparat, unealtă sau instalatie folosită în

muncă;

j) **echipament individual de protecție** - orice echipament destinat a fi purtat sau mânuit de un lucrător pentru a-l proteja împotriva unuia ori mai multor riscuri care ar putea sa îi pună în pericol securitatea şi sănătatea la locul de munca, precum şi orice supliment sau accesoriu proiectat pentru a îndeplini acest obiectiv;

k) **loc de muncă** - locul destinat să cuprindă posturi de lucru, situat în clădirile întreprinderii şi/sau unității, inclusiv orice alt loc din aria întreprinderii şi/sau unității la care lucrătorul are acces în cadrul desfăşurării activității;

l) **pericol grav şi iminent de accidentare** - situația concretă, reală şi actuală căreia îi lipseşte doar prilejul declansator pentru a produce un accident în orice moment;

m) **stagiu de practică** - instruirea cu caracter aplicativ, specifică meseriei sau specialității în care se pregătesc elevii, studenții, ucenicii, precum şi somerii în perioada de reconversie profesională;

n) **securitate şi sănătate în muncă** - ansamblul de activități instituționalizate având ca scop asigurarea celor mai bune condiții în desfăşurarea procesului de muncă, apărarea vieții, integrității fizice şi psihice, sănătății lucrătorilor şi a altor persoane participante la procesul de muncă;

o) **incident periculos** - evenimentul identificabil, cum ar fi explozia, incendiul, avaria, accidentul tehnic, emisiile majore de noxe, rezultat din disfuncționalitatea unei activități sau a unui echipament de muncă sau/şi din comportamentul neadecvat al factorului uman care nu a afectat lucrătorii, dar ar fi fost posibil sa aibă asemenea urmări şi/sau a cauzat ori ar fi fost posibil sa producă pagube materiale;

p) **servicii externe** - persoane juridice sau fizice din afară întreprinderii/unității, abilitate să presteze servicii de protecție şi prevenire în domeniul securității şi sănătății în muncă, conform legii;

q) **accident uşor** - eveniment care are drept consecința leziuni superficiale care necesită numai acordarea primelor îngrijiri medicale şi a antrenat incapacitate de muncă cu o durata mai mică de 3 zile;

r) **boala legată de profesiune** - boala cu determinare multifactorială, la care unii factori determinanți sunt de natura profesională.

SECȚIUNEA a 3-a

Primul ajutor, stingerea incendiilor, evacuarea lucrătorilor, pericol grav şi iminent

ART. 10

(1) **Angajatorul are următoarele obligații**:

a) să ia măsurile necesare pentru acordarea primului ajutor, stingerea incendiilor şi evacuarea lucrătorilor, adaptate naturii activităților şi mărimii întreprinderii şi/sau unității, ținând seama de alte persoane prezente;

b) să stabilească legăturile necesare cu serviciile specializate, îndeosebi în ceea ce priveşte primul ajutor, serviciul medical de urgenta, salvare şi pompieri.

(2) Pentru aplicarea prevederilor alin. (1), **angajatorul trebuie să desemneze lucrătorii care aplică măsurile de prim ajutor, de stingere a incendiilor şi de evacuare a lucrătorilor.**

(3) **Numărul lucrătorilor mentionati la alin. (2), instruirea lor şi echipamentul pus la dispoziția acestora trebuie să fie adecvate mărimii şi/sau riscurilor specifice întreprinderii şi/sau unității.**

ART. 11

(1) **Angajatorul are următoarele obligații**:

a) să informeze, cât mai curând posibil, toți lucrătorii care sunt sau pot fi expuşi unui pericol grav şi iminent despre riscurile implicate de acest pericol, precum şi despre măsurile luate ori care trebuie sa fie luate pentru protecția lor;

b) să ia măsuri şi să furnize instrucțiuni pentru a da lucrătorilor posibilitatea să oprească lucrul şi/sau sa părăsească imediat locul de muncă şi să se îndrepte spre o zonă sigură, în caz de pericol grav şi iminent;

c) să nu impună lucrătorilor reluarea lucrului în situația în care încă există un pericol grav şi iminent, în afară cazurilor excepționale şi pentru motive justificate.

(2) Lucrătorii care, **în cazul unui pericol grav şi iminent**, părăsesc locul de muncă şi/sau o zonă periculoasă nu trebuie să fie prejudiciați şi trebuie să fie protejati împotriva oricăror consecințe negative şi nejustificate pentru aceştia.

(3) Angajatorul trebuie să se asigure că, **în cazul unui pericol grav şi iminent** pentru propria securitate sau a altor persoane, atunci când şeful ierarhic imediat superior nu poate fi contactat, toți lucrătorii sunt apți să aplice măsurile corespunzătoare, în conformitate cu cunoştințele lor şi cu mijloacele tehnice de care dispun, pentru a evita consecințele unui astfel de pericol.

(4) Lucrătorii nu trebuie sa fie prejudiciati pentru cazurile prevăzute la alin. (3), cu excepția situațiilor în care aceştia acționează imprudent sau dau dovadă de neglijența gravă.

CAP. IV **Obligațiile lucrătorilor**

ART. 22

Fiecare lucrător trebuie să îşi desfăşoare activitatea, în conformitate cu pregătirea şi instruirea sa, precum şi cu instrucțiunile primite din partea angajatorului, astfel încât să nu expuna la pericol de accidentare sau îmbolnăvire profesională atât propria persoană, cât şi alte persoane care pot fi afectate de acțiunile sau omisiunile sale în timpul procesului de muncă.

ART. 23

(1) În mod deosebit, în scopul realizării obiectivelor prevăzute la art. 22, **lucrătorii** au următoarele **obligații**:

a) să utilizeze corect maşinile, aparatura, uneltele, substanțele periculoase, echipamentele de transport şi alte mijloace de producție;

b) să utilizeze corect echipamentul individual de protecție acordat şi, după utilizare, să îl înapoieze sau să îl pună la locul destinat pentru păstrare;

c) să nu procedeze la scoaterea din funcțiune, la modificarea, schimbarea sau înlăturarea arbitrară a dispozitivelor de securitate proprii, în special ale maşinilor, aparaturii, uneltelor, instalațiilor tehnice şi clădirilor, şi să utilizeze corect aceste dispozitive;

d) să comunice imediat angajatorului şi/sau lucrătorilor desemnați orice situație de muncă despre care au motive întemeiate să o considere un pericol pentru securitatea şi sănătatea lucrătorilor, precum şi orice deficiență a sistemelor de protecție;

e) să aducă la cunoştință conducatorului locului de muncă şi/sau angajatorului accidentele suferite de propria persoană;

f) să coopereze cu angajatorul şi/sau cu lucrătorii desemnați, atât timp cât este necesar, pentru a face posibila realizarea oricăror măsuri sau cerințe dispuse de către inspectorii de muncă şi inspectorii sanitari, pentru protecția sănătății şi securității lucrătorilor;

g) să coopereze, atât timp cât este necesar, cu angajatorul şi/sau cu lucrătorii desemnați, pentru a permite angajatorului să se asigure ca mediul de muncă şi

condițiile de lucru sunt sigure şi fără riscuri pentru securitate şi sănătate, în domeniul său de activitate;

h) să îşi însuşească şi să respecte prevederile legislației din domeniul securității şi sănătății în muncă şi măsurile de aplicare a acestora;

i) să dea relațiile solicitate de către inspectorii de muncă şi inspectorii sanitari.

(2) Obligațiile prevăzute la alin. (1) **se aplică, după caz, şi celorlalți participanți la procesul de muncă,** potrivit activităților pe care aceştia le desfăşoară.

CAP VI **Comunicarea, cercetarea, înregistrarea şi raportarea evenimentelor**

SECȚIUNEA 1

Evenimente

ART. 26

Orice eveniment, asa cum este definit la art. 5 lit. f), **va fi comunicat de îndată angajatorului, de către conducătorul locului de muncă sau de orice altă persoană care are cunoştință despre producerea acestuia.**

ART. 27

(1) **Angajatorul are obligația sa comunice evenimentele, de îndată,** după cum urmează:

a) **inspectoratelor teritoriale de muncă**, toate evenimentele aşa cum sunt definite la art. 5 lit. f);

b) **asiguratorului**, potrivit Legii nr. 346/2002 privind asigurarea pentru accidente de muncă şi boli profesionale, cu modificările şi completările ulterioare, evenimentele urmate de incapacitate temporară de muncă, invaliditate sau deces, la confirmarea acestora;

c) **organelor de urmărire penală**, după caz.

(2) Orice medic, inclusiv medicul de medicină a muncii aflat într-o relație contractuală cu angajatorul, conform prevederilor legale, **va semnala obligatoriu suspiciunea de boală profesională** sau legată de profesiune, depistata cu prilejul prestațiilor medicale.

(3) Semnalarea prevăzută la alin. (2) **se efectuează către autoritatea de sănătate publica teritorială** sau a municipiului Bucureşti, de îndată, la constatarea cazului.

ART. 28

În cazul **accidentelor de circulație produse pe drumurile publice**, în care printre victime sunt şi persoane aflate în îndeplinirea unor sarcini de serviciu, organele de poliție rutieră competente **vor trimite instituțiilor şi/sau persoanelor fizice/juridice** prevăzute la art. 29 alin. (1) lit. a) şi b), în termen de 5 zile de la data solicitării, un exemplar al procesului-verbal de cercetare la fața locului.

ART. 29

(1) **Cercetarea evenimentelor este obligatorie şi se efectuează după cum urmează**:

a) de către **angajator**, în cazul evenimentelor care au produs incapacitate temporară de muncă;

b) de către **inspectoratele teritoriale de muncă**, în cazul evenimentelor care au produs invaliditate evidenta sau confirmată, deces, accidente colective, incidente periculoase, în cazul evenimentelor care au produs incapacitate temporară de muncă lucrătorilor la angajatorii persoane fizice, precum şi în situațiile cu persoane date dispărute;

c) de către **Inspecția Muncii**, în cazul accidentelor colective, generate de unele evenimente deosebite, precum avariile sau exploziile;

d) de către **autoritățile de sănătate publică teritoriale**, respectiv a municipiului Bucureşti, în cazul suspiciunilor de boala profesională şi a bolilor legate de profesiune.

(2) **Rezultatul cercetării evenimentului se va consemna într-un proces-verbal.**

(3) În caz de deces al persoanei accidentate ca urmare a unui eveniment, instituția medico-legală competenta este obligată sa înainteze inspectoratului teritorial de muncă, în termen de 7 zile de la data decesului, o copie a raportului de constatare medico-legală.

SECȚIUNEA a 2-a **Accidente de muncă**

ART. 30

(1) În sensul prevederilor art. 5 lit. g), **este, de asemenea, accident de muncă**:

a) accidentul suferit de persoane aflate în vizita în întreprindere şi/sau unitate, cu permisiunea angajatorului;

b) accidentul suferit de persoanele care îndeplinesc sarcini de stat sau de interes public, inclusiv în cadrul unor activități culturale, sportive, în țara sau în afară granițelor țării, în timpul şi din cauza îndeplinirii acestor sarcini;

c) accidentul survenit în cadrul activităților cultural-sportive organizate, în timpul şi din cauza îndeplinirii acestor activități;

d) accidentul suferit de orice persoana, ca urmare a unei acțiuni întreprinse din proprie initiativa pentru salvarea de vieți omeneşti;

e) accidentul suferit de orice persoana, ca urmare a unei acțiuni întreprinse din proprie initiativa pentru prevenirea ori înlăturarea unui pericol care ameninta avutul public şi privat;

f) accidentul cauzat de activități care nu au legatura cu procesul muncii, dacă se produce la sediul persoanei juridice sau la adresa persoanei fizice, în calitate de angajator, ori în alt loc de munca organizat de aceştia, în timpul programului de muncă, şi nu se datorează culpei exclusive a accidentatului;

g) accidentul de traseu, dacă deplasarea s-a făcut în timpul şi pe traseul normal de la domiciliul lucrătorului la locul de muncă organizat de angajator şi invers;

h) accidentul suferit în timpul deplasării de la sediul persoanei juridice sau de la adresa persoanei fizice la locul de muncă sau de la un loc de muncă la altul, pentru îndeplinirea unei sarcini de muncă;

i) accidentul suferit în timpul deplasării de la sediul persoanei juridice sau de la adresa persoanei fizice la care este încadrată victima, ori de la orice alt loc de muncă organizat de acestea, la o altă persoană juridică sau fizică, pentru îndeplinirea sarcinilor de muncă, pe durata normală de deplasare;

j) accidentul suferit înainte sau după încetarea lucrului, dacă victima prelua sau preda uneltele de lucru, locul de muncă, utilajul ori materialele, dacă schimba îmbrăcămintea personală, echipamentul individual de protecție sau orice alt echipament pus la dispoziție de angajator, dacă se afla în baie ori în spălător sau dacă se deplasa de la locul de muncă la ieşirea din întreprindere sau unitate şi invers;

k) accidentul suferit în timpul pauzelor regulamentare, dacă acesta a avut loc în locuri organizate de angajator, precum şi în timpul şi pe traseul normal spre şi de la aceste locuri;

l) accidentul suferit de lucrători ai angajatorilor români sau de persoane fizice române, delegați pentru îndeplinirea îndatoririlor de serviciu în afară granițelor țării, pe durata şi traseul prevăzute în documentul de deplasare;

m) accidentul suferit de personalul român care efectuează lucrări şi servicii pe teritoriul altor țări, în baza unor contracte, convenții sau în alte condiții prevăzute de lege, încheiate de persoane juridice române cu parteneri străini, în timpul şi din cauza îndeplinirii îndatoririlor de serviciu;

n) accidentul suferit de cei care urmează cursuri de calificare, recalificare sau

perfecționare a pregătirii profesionale, în timpul şi din cauza efectuării activităților aferente stagiului de practică;

o) accidentul determinat de fenomene sau calamități naturale, cum ar fi furtuna, viscol, cutremur, inundație, alunecări de teren, trasnet (electrocutare), dacă victima se afla în timpul procesului de muncă sau în îndeplinirea îndatoririlor de serviciu;

p) dispariția unei persoane, în condițiile unui accident de muncă şi în împrejurări care îndreptățesc presupunerea decesului acesteia;

q) accidentul suferit de o persoana aflată în îndeplinirea atribuțiilor de serviciu, ca urmare a unei agresiuni.

(2) În situațiile menționate la alin. (1) lit. g), h), i) şi l), deplasarea trebuie să se facă fără abateri nejustificate de la traseul normal şi, de asemenea, transportul să se facă în condițiile prevăzute de reglementările de securitate şi sănătate în muncă sau de circulație în vigoare.

ART. 31

Accidentele de muncă se clasifică, în raport cu urmările produse şi cu numărul persoanelor accidentate, în:

a) accidente care produc **incapacitate temporară de muncă** de cel puțin 3 zile calendaristice;

b) accidente care produc **invaliditate**;

c) accidente **mortale**;

d) accidente **colective**, când sunt accidentate cel puțin 3 persoane în acelaşi timp şi din aceeaşi cauză.

ART. 32

(1) **Înregistrarea accidentului de muncă se face pe baza procesului-verbal de cercetare.**

(2) Accidentul de muncă înregistrat de angajator **se raportează** de către acesta la inspectoratul teritorial de muncă, precum şi la asigurator, potrivit legii.

CAP. VIII Infracțiuni

ART. 37

(1) **Neluarea vreuneia dintre măsurile legale** de securitate şi sănătate în muncă de către persoana care avea îndatorirea de a lua aceste măsuri, **dacă se creează un pericol grav şi iminent** de producere a unui accident de muncă sau de îmbolnăvire profesională, constituie **infracțiune** şi se pedepseşte cu închisoare de la un an la 2 ani sau cu amendă.

(2) Dacă fapta prevăzută la alin. (1) a produs consecințe deosebite, pedeapsa este închisoarea de la un an la 3 ani sau amendă.

(3) Fapta prevăzută la alin. (1) săvârşită din culpa se pedepseşte cu închisoare de la 3 luni la un an sau cu amendă, iar fapta prevăzută la alin. (2) săvârşită din culpa se pedepseşte cu închisoare de la 6 luni la un an sau cu amendă.

ART. 38

(1) **Nerespectarea de către orice persoană a obligațiilor şi a măsurilor stabilite** cu privire la securitatea şi sănătatea în muncă, dacă prin aceasta s**e creează un pericol grav şi iminent** de producere a unui accident de muncă sau de îmbolnavire profesională, constituie **infracțiune** şi se pedepseşte cu închisoare de la un an la 2 ani sau cu amendă.

(2) Dacă fapta prevăzută în alin. (1) a produs consecințe deosebite, pedeapsa este închisoarea de la un an la 3 ani sau amendă.

(3) Dacă nerespectarea constă în **repunerea în funcțiune a instalațiilor, maşinilor şi utilajelor, anterior eliminării tuturor deficiențelor pentru care s-a luat măsura opririi lor**, pedeapsa este închisoarea de la un an la 2 ani sau amendă.

(4) Faptele prevăzute la alin. (1) şi (3) săvârşite din culpa se pedepsesc cu

închisoare de la 3 luni la un an sau cu amendă, iar fapta prevăzută la alin. (2) săvârşită din culpa se pedepseşte cu închisoare de la 6 luni la un an sau cu amendă.

CAP. IX Contravenții

ART. 39

(1) Constituie **contravenții faptele săvârşite de angajatorii aflați în una dintre situațiile prevăzute de prezenta lege.**

(2) Constituie **contravenție** şi se sancționează cu amendă **de la 5.000 lei la 10.000 lei** încălcarea dispozițiilor **art. 13 lit. b), c), p) şi r).**

(3) Constituie **contravenție** şi se sancționează cu amendă **de la 3.000 lei la 10.000 lei** încălcarea dispozițiilor art. **13 lit. n).**

(4) Constituie **contravenție** şi se sancționează cu amendă **de la 4.000 lei la 8.000 lei** încălcarea dispozițiilor art. **12 alin. (1) lit. a) şi b), art. 13 lit. a), d)-f), h)-m) şi o), art. 20, art. 29 alin. (1) lit. a) şi ale art. 32 alin. (2)**.

(5) Constituie **contravenție** şi se sancționează cu amendă **de la 3.500 lei la 7.000 lei** încălcarea dispozițiilor **art. 7 alin. (4)-(6), art. 8, art. 11 alin. (1) şi (3), art. 13 lit. q) şi s) şi ale art. 27 alin. (1) lit. a) şi b).**

(6) Constituie **contravenții** şi se sancționează cu amendă **de la 3.000 lei la 6.000 lei** următoarele fapte:

a) încălcarea dispozițiilor **art. 9 alin. (1), ale art. 10 şi 16;**

b) încălcarea dispozițiilor **art. 14, 15 şi ale art. 34 alin. (1).**

(7) Constituie contravenție şi se sancționează cu amendă **de la 2.500 lei la 5.000 lei** încălcarea dispozițiilor **art. 11 alin. (2) şi (4), ale art. 17, 19 şi 21**.

(8) Constituie **contravenții** şi se sancționează cu amendă **de la 2.000 lei la 4.000 lei** următoarele fapte:

a) încălcarea dispozițiilor **art. 12 alin. (1) lit. c) şi d), art. 13 lit. g), art. 18 alin. (5) şi (6) şi ale art. 36;**

b) încălcarea dispozițiilor **art. 34 alin. (5).**

(9) Constituie **contravenție** şi se sancționează cu amendă **de la 5.000 lei la 10.000 lei** nerespectarea reglementărilor de securitate şi sănătate în muncă privind:

a) fabricarea, transportul, depozitarea, manipularea sau utilizarea substanțelor ori preparatelor chimice periculoase şi a deşeurilor rezultate;

b) prevenirea prezentei peste limitele maxime admise a agenților chimici, fizici sau biologici, precum şi suprasolicitarea diferitelor organe sau sisteme ale organismului uman;

c) darea în exploatare sau repunerea în funcțiune, parțială ori totală, a construcțiilor, echipamentelor de muncă noi sau reparate, precum şi pentru aplicarea proceselor tehnologice;

d) întocmirea şi respectarea documentațiilor tehnice pentru executarea lucrărilor care necesita măsuri speciale de siguranta;

e) folosirea surselor de foc deschis şi fumatul la locurile de muncă unde acestea sunt interzise;

f) prevenirea accidentelor prin electrocutare la executarea, exploatarea, întreținerea şi repararea instalațiilor şi a echipamentelor electrice, precum şi pentru prevenirea efectelor electricitatii statice şi ale descărcărilor atmosferice;

g) asigurarea şi folosirea instalațiilor electrice de construcție adecvate la locurile de muncă unde există pericole de incendiu sau de explozie;

h) asigurarea celei de-a doua surse de alimentare cu energie electrică a echipamentelor de muncă;

i) transportul, manipularea şi depozitarea echipamentelor de muncă, materialelor şi produselor;

j) delimitarea, îngrădirea şi semnalizarea zonelor periculoase;

k) semnalizarea de securitate şi/sau de sănătate la locul de muncă;

l) asigurarea exploatării fără pericole a recipientelor-butelii cu gaze comprimate sau lichefiate, a instalațiilor mecanice sub presiune şi a celor de ridicat, a conductelor prin care circula fluide sub presiune şi a altor asemenea echipamente de muncă;

m) utilizarea, întreținerea, revizia şi repararea periodică a echipamentelor de muncă;

n) asigurarea, marcarea şi întreținerea căilor de acces şi de circulație;

o) asigurarea iluminatului de siguranță;

p) organizarea activității de păstrare, întreținere şi denocivizare a echipamentului individual de protecție;

q) întocmirea documentelor de urmărire a parametrilor funcționali ai echipamentelor de muncă şi a rapoartelor de serviciu pentru instalațiile cu regim special de exploatare;

r) aplicarea metodelor de exploatare miniera, execuția, exploatarea şi întreținerea lucrărilor miniere, realizarea şi funcționarea sistemului de aeraj, corespunzător clasificarii minelor din punctul de vedere al emanatiilor de gaze;

s) amenajarea locurilor de muncă pentru lucrul la înălțime, în spații închise şi în condiții de izolare.

ART. 40

Constituie **contravenție** şi se sancționează cu amendă **de la 5.000 lei la 10.000 lei neprezentarea de către serviciile externe a raportului semestrial de activitate**.

ART. 41

Sancțiunile contravenționale prevăzute la art. 39 alin. (2)-(9) şi la art. 40 se aplica angajatorilor.

ART. 42

(1) **Constatarea** contravențiilor şi aplicarea amenzilor prevăzute la art. 39 alin. (2)-(9) şi la art. 40 se fac **de către inspectorii de muncă**.

(2) Constatarea contravențiilor şi aplicarea amenzilor prevăzute la art. 39 alin. (6) lit. b) şi alin. (8) lit. b) se fac şi de către inspectorii sanitari din cadrul Ministerului Sănătății Publice şi al unităților subordonate.

(3) În caz de constatare a unei situații care se încadrează în prevederile art. 37 şi 38, inspectorii prevăzuți la alin. (1) şi (2) vor sesiza de îndată organele de urmărire penală competente, potrivit legii.

ART. 43

(1) Prevederile art. 39 alin. (2)-(9) şi ale art. 40 se completează cu dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările şi completările ulterioare.

(2) **Contravenientul poate achită pe loc sau în termen de cel mult 48 de ore de la data încheierii procesului-verbal ori, după caz, de la data comunicării acestuia jumătate din minimul amenzii prevăzute de lege, corespunzător faptei pentru care a fost sancționat, inspectorul de muncă făcând mențiune despre aceasta posibilitate în procesul-verbal.**

ART. 44

Angajatorii răspund patrimonial, potrivit legii civile, pentru prejudiciile cauzate victimelor accidentelor de muncă sau bolilor profesionale, în măsura în care daunele nu sunt acoperite integral prin prestațiile asigurărilor sociale de stat.

10. HOTĂRÂRE nr. 1.425 din 11 octombrie 2006 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Legii securității şi sănătății în muncă nr. 319/2006

PUBLICAT ÎN: MONITORUL OFICIAL nr. 882 din 30 octombrie 2006 ARTICOL UNIC

Se aproba Normele metodologice de aplicare a prevederilor Legii securității şi sănătății în muncă nr. 319/2006, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Bucureşti, 11 octombrie 2006.

Nr. 1.425.

CAP. I Dispoziții generale

ART. 1

Prezentele norme metodologice stabilesc modul de aplicare a prevederilor Legii securității şi sănătății în muncă nr. 319/2006, denumită în continuare lege.

ART. 2

În înțelesul prezentelor norme metodologice, termenii şi expresiile folosite au următoarea semnificație:

1. **autorizare a funcționării din punct de vedere al securității şi sănătății în muncă** - asumarea de către angajator a responsabilității privind legalitatea desfăşurării activității din punct de vedere al securității şi sănătății în muncă;

2. **serviciu intern de prevenire şi protecție** - totalitatea resurselor materiale şi umane alocate pentru efectuarea activităților de prevenire şi protecție în întreprindere şi/sau unitate;

3. **comitet de securitate şi sănătate în muncă** - organul paritar constituit la nivelul angajatorului, în vederea participării şi consultării periodice în domeniul securității şi sănătății în muncă, în conformitate cu art. 18 alin. (1)-(3) din lege;

4. **zone cu risc ridicat şi specific** - acele zone din cadrul întreprinderii şi/sau unității în care au fost identificate riscuri ce pot genera accidente sau boli profesionale cu consecințe grave, ireversibile, respectiv deces sau invaliditate;

5. **accident care produce incapacitate temporară de muncă (ITM)** - accident care produce incapacitate temporară de muncă de cel puțin 3 zile calendaristice consecutive, confirmată prin certificat medical;

6. **accident care produce invaliditate (INV)** - accident care produce invaliditate confirmată prin decizie de încadrare într-un grad de invaliditate, emisă de organele medicale în drept;

7. **accident mortal (D)** - accident în urma căruia se produce decesul accidentatului, confirmat imediat sau după un interval de timp, în baza unui act medico-legal;

8. **accident colectiv** - accidentul în care au fost accidentate cel puțin 3 persoane, în acelaşi timp şi din aceleaşi cauze, în cadrul aceluiaşi eveniment;

9. **accident de muncă de circulație** - accident survenit în timpul circulației pe drumurile publice sau generat de traficul rutier, dacă persoana vătămată se afla în îndeplinirea îndatoririlor de serviciu;

10. **accident de muncă de traseu**:

a) accident survenit în timpul şi pe traseul normal al deplasării de la locul de muncă la domiciliu şi invers şi care a antrenat vătămarea sau decesul;

b) accident survenit pe perioada pauzei reglementare de masă în locuri organizate de angajator, pe traseul normal al deplasării de la locul de muncă la locul unde ia masa şi invers, şi care a antrenat vătămarea sau decesul;

c) accident survenit pe traseul normal al deplasării de la locul de muncă la locul

unde îşi încasează salariul şi invers şi care a antrenat vătămarea sau decesul;

11. **accident în afară muncii** - accident care nu îndeplineşte condițiile prevăzute la art. 5 lit. g) şi la art. 30 din lege;

12. **invaliditate** - pierdere parțială sau totală a capacității de muncă, confirmată prin decizie de încadrare într-un grad de invaliditate, emisă de organele medicale în drept;

13. **invaliditate evidenta** - pierdere a capacității de muncă datorată unor vătămări evidente, cum ar fi un braț smuls din umar, produse în urma unui eveniment, până la emiterea deciziei de încadrare într-un grad de invaliditate de către organele medicale în drept;

14. **intoxicatie acuta profesională** - stare patologică apărută brusc, ca urmare a expunerii organismului la noxe existente la locul de muncă;

15. **îndatoriri de serviciu** - sarcini profesionale stabilite în: contractul individual de muncă, regulamentul intern sau regulamentul de organizare şi funcționare, fişa postului, deciziile scrise, dispozițiile scrise ori verbale ale conducatorului direct sau ale şefilor ierarhici ai acestuia;

16. **comunicare** - procedura prin care angajatorul comunică producerea unui eveniment, de îndată, autorităților prevăzute la art. 27 alin. (1) din lege;

17. **evidența** - mijloacele şi modalitățile de păstrare a informațiilor referitoare la evenimentele produse;

18. **cercetare a bolilor profesionale** - procedura efectuată în mod sistematic, cu scopul de a stabili caracterul de profesionalitate a bolii semnalate;

19. **semnalare a bolilor profesionale** - procedura prin care se indică pentru prima oara faptul ca o boală ar putea fi profesională;

20. **raportare a bolilor profesionale** - procedura prin care se transmit informații referitoare la bolile profesionale declarate potrivit legii la Centrul național de coordonare metodologică şi informare privind bolile profesionale şi la Centrul Național pentru Organizarea şi Asigurarea Sistemului Informațional şi Informatic în Domeniul Sănătății Bucureşti.

11. NORME DE TEHNICA SECURITĂTII SI DE PROTECTIE ÎMPOTRIVA INCENDIILOR - 1995

Capitolul XVII

Măsuri tehnice preventive cu privire la pregătirea şi efectuarea salturilor din aeronave , turnuri de paraşutare şi în pregatirea fizică la sol a paraşutiştilor

A.Generalități

Art. 523 / 524 / 525 / 526 / 527 / 528 / 529 /

B. Măsuri de securitate privind pregătirea fizică la sol a paraşutiştilor

Art.530 /531 / 532 / 533 /534 / 535 / 534 / 537 / 538 /

C. Măsuri de securitate în lansările cu paraşuta din aeronave

Art. 539 / 540 / 541 / 542 /543 /544 / 545 / 546 / 5547 / 548 / 549 / 550 / 551 / 552 / 553 / 554 / 555 / 556 / 557 558 / 559 / 560 / 561 / 562 / 563 / 564 / 565 /566 / 567 / 568 /

D. Măsuri de securitate în lansările cu paraşuta din turnurile cu paraşutare

Art. 570 / 571 / 572 / 573 / 574 / 575 / 576 / 577 / 578 / 579 / 580 / 581 / 582 / 583 / 584 / 585 / 586 / 587 / 588 / 589 / 590 / 591 / 592 / 593 / 594 /

E. Măsuri de securitate în salturile ghidate

Art. 595

F. Măsuri de securitate în salturile de la platformă

Art. 596

G. Măsuri de securitate în salturile declanşate cu paraşuta clasică
Art. 597 / 598 / 599 /
G. Măsuri de securitate în salturile declanşatte cu paraşuta aripă
Art . 600 / 601 / 602 /
CAPITOLUL XVIII
MĂSURI TEHNICE PREVENTIVE CU PRIVIRE LA PREGĂTIREA ZBORULUI CU AERONAVE FOARTE UŞOARE ŞI ULTRAUŞOARE
D. Măsuri de securitate privind condițiile psiho – fizice ale sportivilor şi ale instructorilor de zbor (antrenori)
Art. 620 / 621 / 622 / 623 / 624 / 625 / 626 / 627 / 628 /
E. Echipamentul de protecție şi de salvare
Art. 629 / 630 /

F. Măsuri de securitate la sol şi în aer.
Art. 631./ 632 / 633 / 634 / 635 /
G. Măsuri de securitate privind condițiile meteorologice de zbor
Art 636 / 637 / 638 / 639 / 640 /

PARTEA A ŞASEA
Norme de igenă în aviația sportivă
Capitolul I
Măsuri igenico – sanitare
A Iluminatul
Art.996 – 1001
B. Încălzirea
Art. 1002 -1005
C.Ventilația
Art. 1006 – 1008
D. Atenuarea şi eliminarea zgomotelor şi vibrațiilor
Art. 1009 – 1011
E. Curățenia
Art. 1012 – 1016
F. Aprovizionarea cu apă potabilă
Art. 1017 – 1020
G. Instalații igienico – sanitare
a) Vestiare
Art. 1021
b) Spălarea
Art. 1022
c)Băi cu duşuri
Art 1023
d)W.C.-uri
Art. 1024
CAPITOLUL II
MĂSURI DE PRIM AJUTOR ÎN CAZ DE ACCIDENT
A Considerații generale asupra primului ajutor ce trebuie determinate în caz de accidente.
Art. 1025 – 1027
B. Primul ajutor în caz de accident prin electrocutare
a) Scoaterea victimei de sub curent
Art. 1028

b) Primul ajutor
Art.1029
C. Metodica de respirație artificială
Art. 1030 – 1033
D.Primul ajutor în caz de rănire
Art. 1034
E.Măsuri de prim ajutor în caz de hemoragie
Art. 1035 -1036
F.Prim ajutor în caz de arsuri
Art. 1037 – 1038
G. Prim ajutor la degerături
Art. 1039 – 1040
H. Prim ajutor în caz de fracturi , luxații tumefieri şi extinderea tendoanelor
Art. 1041
I.Fractura cutiei craniene
Art.1043
J.Fractura coloanei vertebrale
Art. 1043
K.Fracturi şi luxații la claviculă
Art. 1044
L.Fracturi la oasele brațelor
Art. 1045
M.Fracturi la membrele inferioare
Art. 1046
N.Fractura coastelor
Art. 1047
C.Primul ajutor în caz de leşin , insolație , soc caloric şi intoxicație cu oxid de carbon
Art. 1048 – 1050

NORME SPECIFICE DE PROTECȚIA MUNCII PENTRU TRANSPORTURILE AERIENE 1997

6.Aviația sportivă
6.1.Zboruri sportive
Art. 206 - 232
6.2. Lansările din turnurile de paraşutism
Art. 233 - 256
8.Activitatea aeroportuară şi de aerodrom
8.1. Generalități
Art. 316338

12. RACR – LPAN P Ediția 1/2006

CAP.1 – Definiții şi abrevieri
CAP.2 – Licențierea personalului aeronautic navigant

PIAC – LPAN P Ediția 1/2007
CAP.1 - Generalități
CAP.2 – Licențierea paraşutiştilor
CAP.3 – Autorizarea organizației de pregătire
CAP.4 – Dispoziții finale.

13. BIBLIOGRAFIE

Scurt istoric
Convenția de la Chicago Anexele ICAO
Codul aerian
RACR.RA
Reguli de trafic aerian
RACR- LTMO
Statutul pers navigant – Legea 223/2006 /Norme metodologice de aplicare a Legi 319 / 206 in H.G. 1425
MOZ – A.R. “Manualul operațional “
RACR si PIAC - LPAN – P
Norme SSM \ Norme de tehnică a securității muncii în aviația sportivă.